



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

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

---

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

---

**RÉUNION DU  
MARDI 10 JANVIER 2023**

---

**SESSION 2022-2023**

---

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

---

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

---

**VERGADERING VAN  
DINSDAG 10 JANURARI 2023**

---

**ZITTING 2022-2023**

---

### ***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

### ***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

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](mailto:criv@parlement.brussels)

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

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

Publicatie uitgegeven door het  
Brussels Hoofdstedelijk Parlement  
Directie Verslaggeving  
Tel. 02 549 68 00  
E-mail [criv@parlement.brussels](mailto:criv@parlement.brussels)

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

**SOMMAIRE**

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 7

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

concernant la sécurité dans les stations Yser et Ribaucourt.

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 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 le projet de réaménagement d'une partie de la chaussée de Mons à Anderlecht.

Question orale de Mme Cieltje Van Achter 14

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 continuité de la piste cyclable le long du canal entre le pont Saintelette et le pont Jules de Trooz.

Question orale de Mme Isabelle Pauthier 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 conséquence de l'interruption des travaux sur les lignes de métro 1 et 5 à Etterbeek.

Question orale de M. Jan Busselen 19

**INHOUD**

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 7

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

betreffende de veiligheid in de stations IJzer en Ribaucourt.

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 11

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

betreffende het herinrichtingsproject van een deel van de Bergensesteenweg in Anderlecht.

Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter 14

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

betreffende het doorlopende fietspad langs het kanaal tussen de Saintelettebrug en Jules de Trooz.

Mondelinge vraag van mevrouw Isabelle Pauthier 16

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

betreffende de gevolgen van de onderbreking van de werkzaamheden aan de metrolijnen 1 en 5 in Etterbeek.

Mondelinge vraag van de heer Jan Busselen 19

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 comité consultatif de la STIB.

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel

21

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

concernant le suivi des examens pour le permis de conduire.

Question orale de M. Ibrahim Dönmez

25

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 problèmes de circulation et de sécurité liés au chantier du carrefour Reine-Progress.

Question orale de M. David Weytsman

27

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 soutien aux opérateurs de micromobilité pour améliorer la sécurité routière.

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel

32

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,

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

betreffende het adviesorgaan bij de MIVB.

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel

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

betreffende de follow-up van de rijexamens.

Mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez

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

betreffende de verkeers- en veiligheidsproblemen bij het kruispunt van de Koninginnelaan en de Vooruitgangsstraat door werkzaamheden.

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman

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

betreffende de steun voor micromobiliteitsbedrijven om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel

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

---

concernant la fraude dans les transports publics.		betreffende de fraude in het openbaar vervoer.
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	35	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 35
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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant l'évaluation du réseau ICR.		betreffende de evaluatie van het GFR-netwerk.
Question orale de Mme Aurélie Czekalski	38	Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 38
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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant les personnes en errance et précarisées dans les stations de la STIB.		betreffende de zwervende en kansarme personen in de MIVB-stations.
Question orale de Mme Cielkje Van Achter	42	Mondelinge vraag van mevrouw Cielkje Van Achter 42
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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant les projets de la ministre pour le réaménagement de l'A12.		betreffende de plannen van de minister over de herinrichting van de A12.
Question orale de Mme Ingrid Parmentier	46	Mondelinge vraag van mevrouw Ingrid Parmentier 46
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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant la dégradation de l'offre de transport de la STIB dans la commune de Forest.		betreffende de verslechtering van het vervoersaanbod van de MIVB in de gemeente Vorst.
Question orale de M. Marc Loewenstein	49	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein 49
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux  
publics et de la Sécurité routière,  
concernant l'électrification des lignes de bus.

belast met Mobiliteit, Openbare Werken en  
Verkeersveiligheid,  
betreffende de elektrificatie van de buslijnen.

1101 Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.

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

1101 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

1101 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,

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

1101 concernant la sécurité dans les stations Yser et Ribaucourt.

betreffende de veiligheid in de stations IJzer en Ribaucourt.

1107 **Mme la présidente.**- Lors de sa convalescence, Mme la ministre Elke Van den Brandt sera remplacée par Mme la secrétaire d'État Barbara Trachte.

**Mevrouw de voorzitter.**- Tijdens haar ziekteverlof wordt minister Elke Van den Brandt vervangen door staatssecretaris Barbara Trachte.

1107 **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- La ministre reste compétente pour les politiques de mobilité. Mon intervention permettra au contrôle parlementaire de continuer de s'effectuer. Je remercie Mme Van den Brandt pour sa confiance.

**Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).**- Minister Van den Brandt blijft bevoegd voor het mobiliteitsbeleid. Ik fungeer als doorgesluik voor haar, zodat de parlamentsleden zich van hun controletaak kunnen blijven kwijten.

1113 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Depuis le début de la législature, je vous interroge sur la sécurité dans les stations de la STIB. À la suite de nombreuses plaintes et inquiétudes qui m'ont été relayées, j'aimerais me focaliser sur deux d'entre elles, Yser et Ribaucourt. Leurs usagers, confrontés quotidiennement et à toute heure à des toxicomanes qui se droguent à la vue de tous en station, ont peur pour leur sécurité et leurs déplacements. Ils se plaignent de ne plus rencontrer d'agents de sécurité.

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).**- Al de hele regeerperiode lang stel ik de veiligheid in de MIVB-stations aan de kaak. Vandaag wil ik het hebben over de metrostations IJzer en Ribaucourt. Op elk moment van de dag worden daar open en bloot drugs gebruikt. Naar het schijnt weigeren veiligheidsagenten er nog een voet te zetten sinds een zuuraanval op een van hen.

*Hun reactie is begrijpelijk, maar nu zijn het de reizigers die het gelag betalen, samen met de buurtbewoners en de bezoekers en personeelsleden van de kinderboerderij in het Maximiliaanpark. Er slingeren spuiten rond, kinderen komen dagelijks in aanraking met harddrugs en opdringerige dealers.*

*Ik begrijp dat de kwestie ingewikkeld is en dat ze niet volledig onder uw bevoegdheid valt, maar het is hoog tijd voor actie. Het MIVB-personeel moet beter opgeleid worden om om te gaan met de groeiende groep mensen die rondhangen in de metrostations.*

*Veiligheid is een recht, en als we de Brusselaar meer op het openbaar vervoer willen krijgen, moet die zich daar veilig voelen.*

*Hoeveel drugsverslaafden hangen er rond in de stations IJzer en Ribaucourt?*

*Klopt het dat de veiligheidsagenten van de MIVB niet meer in die stations komen? Wanneer keren ze er terug?*

*Welke opleidingen heeft het veiligheidspersoneel de afgelopen tijd kunnen volgen met betrekking tot drugsgebruik en daklozen in de metrostations?*

*Welke veiligheidsmaatregelen zijn er genomen in IJzer en Ribaucourt?*

En effet, selon les informations qui leur ont été données, les agents ne viennent plus dans ces stations à la suite des agressions qu'ils y ont subies. Lors de leur passage, les agents délogent les toxicomanes de la station. À cette occasion, l'un d'eux aurait été attaqué à l'acide. Depuis, ils n'y mettent plus les pieds.

Leurs craintes sont compréhensibles, mais ce sont les usagers des transports en commun qui subissent cette situation et payent les pots cassés. Et ils ne sont pas les seuls, car les nuisances ne se cantonnent pas à la station : les riverains y sont également confrontés, tout comme les visiteurs et les employés de la Ferme du parc Maximilien, qui retrouvent quotidiennement des seringues sur le site. Laissés à l'abandon face à ces toxicomanes, les usagers des transports en commun sont désemparés. Les enfants qui prennent le métro sont confrontés tous les jours à ces drogues dures sur le trajet de l'école, mais doivent aussi faire face aux dealers. Est-ce l'image, l'éducation que nous voulons leur offrir ?

Je peux entendre que c'est compliqué et que cela ne relève pas uniquement de votre responsabilité, mais il est grand temps d'agir. Il faut arrêter de rester au balcon face aux personnes qui doivent vivre et survivre dans ces stations. Nous ne pouvons rester indifférents et ignorer nos responsabilités. La formation du personnel de la STIB est essentielle dans le cadre de la gestion des personnes en errance dans les stations de métro. Il

doit malheureusement de plus en plus souvent faire face à cette problématique et ne sait pas toujours comment réagir au mieux.

Il est essentiel d'enrayer ces problèmes de toxicomanie et de personnes en errance dans ces lieux très fréquentés. La sécurité est un droit. Si l'on demande aux Bruxellois d'utiliser davantage les transports en commun à toute heure, ils doivent se sentir rassurés dans les stations. Il faut donc renforcer les moyens humains et matériels en la matière.

Selon vous, le nombre de toxicomanes s'élevait en 2019 à 759 et a connu une augmentation de 6 % entre 2020 et 2021, passant de 675 à 714. Qu'en est-il aujourd'hui ? Quels sont les chiffres pour les stations Yser et Ribaucourt ?

Est-il exact que le personnel de sécurité de la STIB ne va plus dans les stations Yser et Ribaucourt ? Si oui, pourquoi et quand ces équipes seront-elles de retour ?

Depuis ma précédente question, quelles formations ont été données aux agents de la sécurité de la STIB pour gérer les problèmes liés à la consommation de drogue et aux personnes en errance dans les stations ?

Quelles mesures ont été mises en œuvre pour renforcer la sécurité dans les stations Yser et Ribaucourt ?

Des contacts ont-ils été pris pour renforcer les actions de police intégrée ? Combien d'actions de police intégrée ont-elles été organisées depuis 2020 ? Certaines sont-elles prévues prochainement ? Quels sont les contacts avec les autorités communales en la matière ?

<sup>1115</sup> **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- La situation dramatique des personnes en errance ou toxicomanes est un problème plus structurel, qui dépasse le cadre des transports publics. S'il existe depuis longtemps, ce problème a toutefois empiré depuis la crise du Covid-19. De plus, avec le froid de ces dernières semaines, les personnes en détresse, dont des toxicomanes, viennent se réfugier en nombre dans les stations. La situation est très compliquée, car les services sont actuellement saturés et quand la STIB déplace des personnes, celles-ci reviennent dans les minutes qui suivent.

Avec la STIB, ma collègue Van den Brandt a tiré la sonnette d'alarme. Afin de garantir la sécurité et le sentiment de sécurité des voyageurs, il faut d'urgence une réponse globale de la police, de la justice, des associations et des services sociaux. Nous avons besoin de tous les acteurs - pouvoir fédéral, Région et communes - et nous sommes en train de chercher des solutions avec les différentes instances : police, services sociaux et de santé, communes et niveau fédéral. Cette réponse doit être humaine et prendre en considération l'ensemble des dimensions, qu'elles soient sociales, sanitaires, mais aussi de prévention et de sécurité, les transports en commun se devant d'être accueillants et sûrs.

*Wordt er samengewerkt met de politie? Hoeveel politieacties zijn er geweest sinds 2020? Hoeveel staan er nog gepland? Hoe verloopt het contact met de gemeenten?*

**Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).**- *Het probleem van drugsverslaafden en zwervers heeft altijd al bestaan, maar met de coronacrisis is het verergerd. Nu het zo koud is, worden metrostations massaal gebruikt als toevluchtsoord.*

*Samen met de MIVB luidde minister Van den Brandt de alarmbel. Het is nu alle hens aan dek. Politie, justitie, het middenveld en de sociale diensten op alle beleidsniveaus - federaal, gewestelijk en gemeentelijk - moeten snel de handen in elkaar slaan om te werken aan een menswaardige en allesomvattende oplossing.*

*In vergelijking met dezelfde periode in 2021 is het aantal meldingen van druggebruikers en mensen die rondhangen in MIVB-stations in 2022 met 69,4% gestegen.*

*De veiligheidsagenten van de MIVB zijn nog altijd aanwezig in de stations, ook in IJzer en Ribaucourt. Beide stations staan bekend om de aanwezigheid van drugsverslaafden die soms agressief uit de hoek komen. Daarom voert het MIVB-personeel sommige opdrachten samen met de politie uit. Na incidenten is de samenwerking nog opgevoerd.*

*MIVB-agenten zijn bevoegd voor mensen die de regels in het openbaar vervoer overtreden, zoals zwartrijden en asociaal*



Le nombre de signalements auprès du dispatching de la STIB concernant la présence de personnes en errance ou toxicomanes sur le réseau, toutes stations confondues, a augmenté de 69,4 % en 2022 par rapport à la même période en 2021 (période de janvier à octobre). Ces chiffres sont purement indicatifs, étant donné que toutes les présences sur le réseau ne sont pas signalées ou que certaines peuvent l'être plusieurs fois sur une journée.

Les agents de sécurité de la STIB n'ont jamais cessé de descendre dans les stations, y compris celles d'Yser et de Ribaucourt, et d'y intervenir. Ils y font également des missions de contrôle des titres de transport. Il est vrai que ces stations sont connues pour la présence de toxicomanes pouvant avoir des comportements agressifs à l'égard du personnel de la STIB. C'est pourquoi certaines missions ont été effectuées en collaboration avec la police. La collaboration avec la police des chemins de fer et les zones de police Bruxelles-Capitale / Ixelles et Bruxelles-Ouest a été renforcée ces derniers mois à la suite d'incidents.

Les agents de la STIB sont compétents pour des faits d'infraction aux règles de transport : défaut de titres de transport et incivilités. Ils ne sont toutefois pas compétents pour intervenir pour des faits de consommation de stupéfiants. Ces faits étant de nature judiciaire, seule la police est compétente. Les agents de la STIB ne peuvent agir que dans le cadre du flagrant délit et faire appel à l'intervention de la police.

Bien que la toxicomanie ne relève pas des compétences de la STIB, cette dernière mène différentes actions à son niveau en collaboration avec les forces de l'ordre, mais aussi avec les services et associations compétents, notamment en matière de prévention et de lutte contre les assuétudes : collaboration avec des ASBL, partage d'informations et actions préventives avec la police, appels lancés à différents niveaux de pouvoir et autorité pour la mise en place de mesures préventives et d'une approche structurée.

<sup>1117</sup> Depuis septembre 2022, plusieurs missions conjointes ont été organisées avec la zone de police Bruxelles-Capitale / Ixelles et la police des chemins de fer (SPC) sur trois créneaux horaires différents (6h-14h, 12h-20h et 16h-24h) pour la station Yser. D'importants moyens policiers ont été mis en place et d'autres missions ont été réalisées en décembre.

Concernant la station Ribaucourt, la STIB travaille avec la SPC et la zone de police Bruxelles-Ouest. Les agents de sécurité de la STIB ont été associés à ces missions, en tant que facilitateurs pour les forces de l'ordre, étant donné qu'ils connaissent mieux le terrain et peuvent diriger les policiers dans leurs actions.

Ces dernières avaient pour but de rediriger les toxicomanes vers les salles de consommation et de leur proposer des solutions d'aide, d'arrêter les dealers, de se réappropriier les stations et d'augmenter le sentiment de sécurité.

Une seule action de police intégrée de police a été organisée avec la STIB en 2020, en raison de la crise du Covid-19, 4 en 2021 et,

*gedrag. Voor de aanpak van druggebruik is alleen de politie bevoegd.*

*Hoewel de MIVB niet bevoegd is voor drugsverslaving, probeert ze toch van alles te ondernemen in samenwerking met de ordediensten en het middenveld.*

*Samen met de politie zijn er sinds september 2022 op meerdere tijdstippen van de dag acties gevoerd in metrostation IJzer. Ook in Ribaucourt werkt de MIVB samen met de politie.*

*De acties waren erop gericht de druggebruikers naar de risicobeperkende gebruikruimte te verwijzen, hulp te bieden, dealers te arresteren en het veiligheidsgevoel in de stations te verbeteren. In 2020 was er wegens de coronacrisis maar een full integrated police action. In 2021 en 2022 werden er vier van zulke acties uitgevoerd.*

*De MIVB bespreekt geen drugverslavingsproblemen met de gemeenten. De voorbereidende vergaderingen gebeuren met de bestuurlijke directeur-coördinator van de federale politie, de politiezones en andere vervoersbedrijven. De MIVB beslist samen met de bestuurlijke directeur-coördinator wanneer acties plaatsvinden.*

*De MIVB blijft samen met vzw DUNE jaarlijks een tiental opleidingssessies organiseren.*

à la date du 25 novembre 2022, 3 actions avaient déjà eu lieu et une quatrième était prévue en décembre.

La STIB n'a pas de contact avec les autorités communales en matière de toxicomanie. Les réunions préparatoires s'effectuent avec le directeur-coordonateur administratif de la police fédérale, en présence de représentants des zones de police et des autres opérateurs de transport.

La STIB décide des dates des actions de police intégrées avec le directeur-coordonateur administratif, qui l'informe des forces qu'il peut mettre à disposition pour ces actions. Les zones de police travaillent en effet de façon indépendante, elles informent la STIB du nombre d'inspecteurs qu'elles mettent à disposition et soumettent des endroits en fonction de leurs besoins et des lieux qu'elles veulent contrôler sur leur territoire si elles ont des problèmes particuliers.

Concernant la formation de ses agents, la STIB continue les formations déjà organisées ces dernières années, en collaboration avec l'ASBL DUNE, soit une dizaine de sessions par an.

<sup>1119</sup> **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Cette problématique dépasse en effet le rôle et les compétences de la STIB, dont la mission première est d'offrir et d'organiser les transports en commun en Région bruxelloise.

Depuis le débat d'actualité du 22 décembre dernier et nos échanges avec le ministre-président à ce sujet, j'ai constaté une légère amélioration de la situation, en tout cas une présence visible d'agents dans les stations. Cruciale pour tous les usagers, cette visibilité leur permet de se sentir en sécurité. On ne peut demander aux gens d'utiliser davantage les transports publics s'ils ne s'y sentent pas en sécurité à toute heure.

Les problèmes ne datent pas d'hier. Vous l'avez vous-même affirmé, la situation s'est aggravée, s'est étendue à tout le réseau, suscitant peur et inquiétudes, et le nombre de plaintes a crû. L'imprévisibilité des réactions d'un toxicomane en manque suscite des craintes compréhensibles.

Je note que le personnel de la STIB a reçu des formations spécifiques, car cette tâche, qui est pour lui une nouveauté, n'est pas toujours facile à assumer au quotidien. Il se dévoue au maximum.

La constitution d'un groupe de travail ad hoc vient d'être annoncée par le ministre-président, et j'espère qu'il portera ses fruits concrètement. La situation n'a que trop duré. Il faut une meilleure prise en charge des personnes problématiques qui ont besoin d'un accompagnement au quotidien.

Par ailleurs, je me demande pourquoi se limiter à quatre missions d'action de police intégrée. L'envergure des moyens humains et logistiques à y investir explique sans doute en partie ce choix, mais je fais le vœu qu'on en organise davantage.

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).*- De problematiek overstijgt inderdaad de rol en de bevoegdheid van de MIVB.

*Sinds het actualiteitsdebat van 22 december en de bespreking met de minister-president merk ik een lichte verbetering. Er zijn in ieder geval meer agenten aanwezig, waardoor reizigers zich veiliger voelen.*

*De problemen zijn niet nieuw. U zei zelf dat het van kwaad naar erger gaat. De onvoorspelbaarheid van druggebruikers op zoek naar een volgende fix maakt mensen bang.*

*Het MIVB-personeel heeft specifieke opleiding gekregen, want zijn nieuwe taak is niet altijd gemakkelijk.*

*De minister-president heeft net aangekondigd dat er een werkgroep komt. Ik hoop dat die wat oplevert. Het heeft al veel te lang geduurd.*

*Het gebrek aan mankracht verklaart vermoedelijk waarom er maar vier full integrated police actions werden opgezet, maar ik zou liever zien dat het er meer worden.*

1119 **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- Je n'ai pas la réponse à votre dernière question, qui s'adresse au ministre-président.

- *L'incident est clos.*

1125 **QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

1125 **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,**

1125 **concernant le projet de réaménagement d'une partie de la chaussée de Mons à Anderlecht.**

1127 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Nous avons récemment appris qu'une demande de permis avait été introduite par le gouvernement pour un projet de réaménagement à Cureghem entre le square Albert Ier et la chaussée de Mons, le long du canal. Le projet consiste à ouvrir le square Albert Ier et à rendre l'endroit plus attractif pour les habitants des environs.

En outre, il est prévu de mettre la partie de la chaussée de Mons située entre la rue de l'Ancienne Gare et le square Albert Ier à sens unique afin d'ajouter une piste cyclable bidirectionnelle, mais aussi de fermer totalement à la circulation automobile la partie de la chaussée de Mons située le long du square et dirigée vers le Pentagone. Tout le trafic automobile sera donc renvoyé vers le nord du square Albert Ier. Le quai de l'Industrie et la digue du Canal subiront le même sort. Vingt-cinq places de parking seront par ailleurs supprimées dans les environs.

Pourtant, lors de la présentation du plan Good Move pour Cureghem, il n'était pas encore prévu de mettre la chaussée de Mons à sens unique sur cette partie. Elle était encore bel et bien à double sens, dans l'attente de l'élaboration du présent projet.

Avez-vous déjà reçu une réponse quant à la demande de permis pour le réaménagement de la chaussée de Mons ? Si la réponse est positive, un calendrier des travaux a-t-il déjà été élaboré et quand devraient-ils débiter ?

En outre, pouvez-vous nous détailler les résultats de l'enquête publique relative à ce projet ? Les citoyens sont-ils plutôt favorables ou défavorables à ce projet et pour quelles raisons ? Après les remous qui ont secoué Cureghem concernant le plan Good Move, pouvez-vous nous garantir que, pour ce projet de réaménagement de la chaussée de Mons, une réelle concertation avec les citoyens a bien eu lieu ? Pouvez-vous également garantir que les griefs des citoyens seront bel et bien entendus et pris sérieusement en considération ? Votre cabinet a-t-il été en contact avec des habitants du quartier concernant ce projet et si oui, qu'en est-il ressorti ? Si non, une rencontre est-elle à l'étude ?

Une concertation a-t-elle également eu lieu avec le collège communal d'Anderlecht, et quel est le point de vue de la

**Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).**- *Daarvoor moet u zich tot de minister-president richten.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

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

**betreffende het herinrichtingsproject van een deel van de Bergensesteenweg in Anderlecht.**

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).**- *De regering heeft onlangs een vergunning aangevraagd voor een herinrichtingsproject in Kuregem. Het project heeft tot doel de Albert I-square aantrekkelijker te maken voor de buurtbewoners. Er zou eenrichtingsverkeer op de Bergensesteenweg worden ingevoerd tussen de Oudstationstraat en de Albert I-square om er een tweerichtingsfietspad aan te leggen en de Bergensesteenweg langs de Albert I-square richting Vijfhoek zou volledig voor het autoverkeer worden afgesloten. Het autoverkeer zou worden omgeleid naar het noorden van de square. Ook de Nijverheidskaai en de Vaardijk zouden worden aangepakt en er zouden 25 parkeerplaatsen worden geschrapt.*

*Toen Good Move voor Kuregem werd voorgesteld, was er echter geen sprake van eenrichtingsverkeer in een deel van de Bergensesteenweg.*

*Is de vergunningsaanvraag goedgekeurd? Wanneer zullen de werkzaamheden starten?*

*Hebben de burgers zich tijdens het openbaar onderzoek voor of tegen het project uitgesproken? Om welke redenen? Kunt u ons, na het tumult in Kuregem over Good Move, verzekeren dat er volwaardig overleg met de burgers heeft plaatsgevonden en dat hun grieven ernstig worden genomen? Heeft uw kabinet contact gehad met omwonenden of wordt een bijeenkomst overwogen?*

*Heeft er overleg met de gemeente Anderlecht plaatsgevonden? Welke opmerkingen heeft ze gemaakt en in hoeverre is daarmee rekening gehouden?*

*Burgers dwingen hun auto op te geven zonder doeltreffende oplossingen voor te stellen, zal tot nieuwe moeilijkheden leiden. Wordt een versterking van het openbaar vervoer in Kuregem overwogen?*

commune sur ce projet ? Quelles remarques a-t-elle émises et dans quelle mesure sont-elles prises en considération par votre cabinet dans l'élaboration du projet ? En renvoyant toute la circulation vers le nord du square Albert Ier, ne risque-t-on pas de créer plus d'embarras de circulation que d'en régler ?

Le but avoué de ce réaménagement est aussi de permettre aux riverains de disposer d'alternatives efficaces à la voiture et d'éviter les engorgements, car le quartier est appelé à se développer et à voir son nombre d'habitants fortement augmenter. Dès lors, un renforcement des lignes de transports en commun passant dans ces quartiers est-il à l'étude afin de garantir à tous de pouvoir se déplacer facilement ? Vouloir forcer les gens à abandonner leur voiture sans proposer de solutions efficaces au niveau des transports en commun, c'est aller au-devant de difficultés nouvelles.

1129 **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- Le projet de réaménagement d'une partie de la chaussée de Mons à Anderlecht s'inscrit dans le cadre du contrat de rénovation urbaine n° 3. Il intègre le square Vandervelde, ainsi que la circulation sur le tronçon de la chaussée de Mons entre la rue Carpentier et le square Albert Ier. Il réorganise la circulation en conformité avec les études de mobilité de la zone réalisées dans le cadre des contrats locaux de mobilité.

La demande de permis a bien été introduite le 8 juillet 2022 et l'enquête publique le concernant a duré du 30 octobre au 28 novembre 2022. La commission de concertation a eu lieu le 22 décembre 2022. En ce qui concerne le calendrier, les travaux devraient, au mieux, commencer vers l'été 2023.

Je ne pourrai répondre à votre question sur les résultats de l'enquête publique qu'à la fin du processus. La ministre Van den Brandt attend l'avis de la commission de concertation du 22 décembre.

La participation citoyenne a eu lieu pendant l'étude avec le bureau. Trois moments de réunion avec le public ont été organisés : un atelier thématique le 28 octobre 2021, une promenade en soirée concernant l'éclairage le 26 octobre 2021 et, après la présentation au collège communal d'Anderlecht effectuée le 24 mai 2022, une réunion publique de présentation du projet a eu lieu le 20 juin 2022. L'invitation à la réunion publique a été transmise au moyen d'un toutes-boîtes distribué avec l'aide de la commune. Il y a également eu quatre jours de participation sur le terrain, du mardi 19 octobre au vendredi 22 octobre 2021.

En matière de communication, il y eu des affichages, des dépliants et des toutes-boîtes, dans les commerces, en porte-à-porte et à la maison communale. Des informations ont aussi été diffusées sur les réseaux sociaux, le site internet de Bruxelles Mobilité et Facebook, avec un événement Facebook nommé « Anderlecht : votre quartier fait peau neuve - je wijk krijgt een make-over ». Les informations sont aussi accessibles sur le site de Bruxelles Mobilité, avec le mot-clé « square Vandervelde ».

**Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).**- *Het project voor de herinrichting van de Bergensesteenweg maakt deel uit van het stadsvernieuwingscontract 3. Het omvat het Vanderveldeplein en het gedeelte van de Bergensesteenweg tussen de Carpentierstraat en de Albert I-square. Het verkeer zal worden gereorganiseerd op basis van de mobiliteitsstudies die in het kader van de lokale mobiliteitscontracten zijn uitgevoerd.*

*De vergunningsaanvraag werd ingediend op 8 juli 2022 en het openbaar onderzoek liep van 30 oktober tot 28 november 2022. De overlegcommissie vond plaats op 22 december 2022, maar minister Van den Brandt heeft het advies nog niet ontvangen. De werkzaamheden zullen ten vroegste in de zomer van 2023 starten.*

*Er werden drie openbare overlegmomenten georganiseerd: een thematische workshop op 28 oktober 2021, een avondwandeling om de verlichting te bespreken op 26 oktober 2021 en een openbare bijeenkomst om het project voor te stellen op 20 juni 2022. Alle buurtbewoners kregen een uitnodiging voor de openbare vergadering gestopt, maar er daagden niet veel mensen op. Er waren ook vier participatiedagen, van dinsdag 19 oktober tot en met vrijdag 22 oktober 2021.*

*Er werden affiches opgehangen en folders verspreid in winkels en in het gemeentehuis. Er werd ook een bericht in de brievenbussen gestopt en informatie verspreid op sociale netwerken, de website van Brussel Mobiliteit en Facebook.*

*Voor het project werd zo veel mogelijk rekening gehouden met de verwachtingen en behoeften van de burgers.*

*Het project werd op 24 mei 2022 aan de gemeente voorgesteld. Die formuleerde meerdere opmerkingen, zoals het behoud van de proefrotonde en de aanleg van een speel- en sportterrein op de Albert I-square. Met die opmerkingen is rekening gehouden.*

À la suite du processus de participation citoyenne, les attentes et besoins des participants ont été intégrés au projet dans la mesure du possible, c'est-à-dire lorsqu'ils pouvaient cadrer avec les objectifs initiaux du projet, dont l'intégration d'un espace de jeux au niveau du square Albert Ier.

À la fin du processus d'étude, un retour vers le public a été réalisé par les concepteurs du projet, Bruxelles Mobilité et un représentant du cabinet de la ministre Van den Brandt le 20 juin 2022. Des toutes-boîtes ont été distribués avec l'aide de la commune d'Anderlecht pour inviter les riverains à cette réunion et avoir un maximum de participants. Ils n'ont cependant pas été très nombreux.

L'ensemble de l'étude du projet a été réalisée en concertation avec la commune d'Anderlecht lors des cinq comités d'accompagnement. Ensuite, le 24 mai 2022, le projet a été présenté au collège communal. Ce dernier a formulé diverses remarques, telles que le maintien du rond-point test et l'intégration d'un espace de jeux et de sport au niveau du square Albert Ier. Ces remarques ont pu être intégrées.

<sup>1131</sup> La proposition de renvoi de la circulation vers le nord du square Albert Ier a été corroborée par une simulation de trafic effectuée dans le cadre de l'étude, qui démontre que les modifications de mobilité proposées ne créeront pas d'embarras de circulation. En revanche, elles permettront de dégager les transports publics du trafic et d'en augmenter ainsi la vitesse commerciale. L'aménagement se fera au profit du bus 46 et du tram 81 de la STIB, ainsi que des bus 116, 117, 118, 136 et 140 de De Lijn. Au total, sept lignes de transport en commun en bénéficieront donc.

En ce qui concerne le renforcement des lignes de transport, vous avez parfaitement raison. Si nous voulons convaincre la population d'abandonner progressivement la voiture, il nous faut proposer des solutions alternatives efficaces. Ici, le projet sur la chaussée de Mons favorisera harmonieusement l'ensemble des modes alternatifs à la voiture, sans pour autant déformer cette dernière. Le but du projet est d'augmenter la vitesse commerciale des transports publics et de sécuriser les modes doux - piétons et cyclistes - grâce à l'élargissement et la mise aux normes des espaces qui leur sont dévolus, en les rendant beaucoup plus qualitatifs, confortables et agréables.

<sup>1133</sup> **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Je regrette que nous n'ayons pas l'avis de la commission de concertation qui s'est déroulée fin décembre. Mais j'imagine qu'il ne comporte pas beaucoup de surprises.

Quant aux modalités de la concertation avec la population, on ne peut que constater une fois de plus la faible participation de celle-ci. Je ne suis pas persuadé que les toutes-boîtes suffisent pour contacter la population. Dans les quartiers où elle ne maîtrise pas toujours la langue, sans doute faudrait-il un travail plus proactif. Dans de telles tours d'habitation, les toutes-boîtes finissent généralement dans la corbeille. C'est le même

*Uit een simulatie blijkt dat de voorgestelde mobiliteitswijzigingen geen fileprobleem zullen veroorzaken. Het project op de Bergensesteenweg zal op harmonieuze wijze alle alternatieven voor de auto bevorderen, zonder het autoverkeer te verstoren. Het zal de reissnelheid van het openbaar vervoer verbeteren en de situatie veiliger en aangamer maken voor voetgangers en fietsers.*

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** (in het Frans).- *Ik betreur de magere opkomst op de openbare vergadering. Ik ben er niet van overtuigd dat een bericht in de brievenbus volstaat. In wijken waar veel bewoners de landstalen niet spreken, is waarschijnlijk een meer proactieve aanpak nodig.*

*In dit geval schijnt de bevolking alleen via een krantenartikel van het project te hebben gehoord. Ik hoop dat we niet opnieuw de indruk zullen wekken dat de raadpleging niet goed genoeg is georganiseerd om rekening te houden met de verwachtingen van de buurt.*

*- Het incident is gesloten.*

manque de dialogue avec la population qui avait conduit à des expressions de colère au sujet du plan Good Move.

En l'occurrence, la population ne semble avoir eu vent du projet qu'en lisant un article dans la presse quotidienne. Avant cela, on en parlait extrêmement peu au sein de la commune. J'espère que nous ne donnerons pas, une fois de plus, l'impression que la concertation n'a pas été menée de manière à répondre le mieux possible aux attentes du quartier et à l'évolution de la mobilité.

- *L'incident est clos.*

1137 **QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER**

1137 **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,**

1137 **concernant la continuité de la piste cyclable le long du canal entre le pont Saintelette et le pont Jules de Trooz.**

1139 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).** - *L'enquête publique sur le réaménagement de la place Saintelette s'est déroulée entre le 26 octobre et le 24 novembre 2022.*

*Ce projet est lié à l'aménagement de la piste cyclable continue le long du canal, du pont Saintelette au pont Van Praet en passant par le square Jules de Trooz.*

*La construction des passages cyclistes sera en partie financée par le Fonds européen de développement régional, sous réserve du respect des délais.*

*Où en sont les procédures d'autorisation pour les passages cyclistes sous Van Praet et Saintelette ? Quand pensez-vous obtenir tous les permis nécessaires ? Quand les travaux débiteront-ils sur les trois sites ?*

*Est-il encore possible d'utiliser les fonds européens à temps ? Dans le cas contraire, peuvent-ils être utilisés ailleurs ou seront-ils perdus ?*

*Quel est le lien entre le réaménagement général de la place Saintelette et l'aménagement du passage cycliste ?*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER**

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

**betreffende het doorlopende fietspad langs het kanaal tussen de Saintelettebrug en Jules de Trooz.**

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).** - Tussen 26 oktober en 24 november 2022 liep het openbaar onderzoek over de heraanleg van de Saintelettesquare.

Dat project loopt enigszins samen met de aanleg van het doorlopende fietspad langs het kanaal, van de Saintelettebrug via de square Jules de Trooz tot de Van Praetbrug. Zo wordt de Koolmijnenkaai verlaagd en verbreed om een gemakkelijke doorgang voor fietsers en voetgangers onder de Saintelettebrug te creëren.

De aanleg van de fietsdoorsteken aan Saintelette, de Trooz en Van Praet wordt deels gefinancierd met middelen uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO). Om op die middelen aanspraak te maken, moeten de werken echter tijdig uitgevoerd worden. De deadline om de bijhorende facturen in te dienen, is namelijk 31 december 2023.

Ik ondervroeg minister Van den Brandt al een aantal keer over de vertragingen in dit dossier en de impact daarvan op de financiering via het EFRO. Tijdens de commissie Mobiliteit van 5 juli 2022 bevestigde zij nog de krappe timing. Zij rekende er toen op dat de vergunning voor de fietsdoorsteek onder Saintelette in de zomer zou worden afgeleverd.

Hoever staan de vergunningsprocedures voor het doorlopende fietspad onder Van Praet en Saintelette? Wanneer verwacht u alle nodige vergunningen te hebben? Wanneer zullen de werken op de drie locaties starten?

Is het nog steeds haalbaar om de EFRO-middelen tijdig te gebruiken? Zo niet, kunnen die middelen dan nog elders ingezet worden of gaan ze in dat geval verloren?

<sup>1141</sup> **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État** (en néerlandais).- *Les permis d'urbanisme pour les passerelles cyclo-piétonnes à Saintelette et de Trooz ont été délivrés respectivement le 19 octobre 2022 et le 12 septembre 2022. Les modifications de demande de permis pour le pont Van Praet ont été introduites le 13 juillet 2022. Bruxelles Mobilité a reçu le 10 novembre 2022 une déclaration selon laquelle ce dossier était incomplet et prépare les documents nécessaires pour compléter la demande. Nous espérons obtenir le permis au cours du premier semestre 2023, pour pouvoir commencer les travaux fin 2023.*

*Les travaux à Saintelette et de Trooz devraient débiter à l'été 2023.*

<sup>1143</sup> (poursuivant en français)

La date des travaux pour l'avenue du Port n'est pas encore arrêtée. Actuellement, le projet ne dispose plus de permis d'urbanisme en bonne et due forme pour permettre son exécution. Vu le nombre de chantiers dans le secteur, nous devons également nous assurer d'une bonne coordination entre eux. En fonction de la délivrance du nouveau permis, le chantier ne pourra donc commencer au plus tôt qu'en 2025.

<sup>1145</sup> (poursuivant en néerlandais)

*D'après le calendrier actuel des études et des travaux, la totalité des fonds européens Feder pourra être affectée à la construction des passerelles cyclo-piétonnes et à l'aménagement de la piste cyclable chaussée de Vilvorde.*

*La restauration du pont Saintelette précédera la construction de la passerelle cyclo-piétonne et le réaménagement de la place.*

<sup>1147</sup> **Mme Cielte Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Il y aurait donc de l'avancement dans ces projets qui traînent depuis bien trop longtemps. Je déduis de votre réponse que les moyens*

Kunt u het verband tussen de algemene heraanleg van de Saintelettesquare en de aanleg van de fietsdoorsteek toelichten?

**Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris.**- Ik geef u een overzicht van de situatie van de projecten voor fiets- en voetgangersbruggen langs het kanaal in het kader van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO), en van de samenhang ervan met het project voor de heraanleg van de Saintelettesquare.

De stedenbouwkundige vergunningen voor de fiets- en voetgangersbruggen ter hoogte van Saintelette en de Trooz werden respectievelijk op 19 oktober 2022 en 12 september 2022 ontvangen. De wijzigingen aan de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor de Van Praetbrug werden ingediend op 13 juli 2022, en Brussel Mobiliteit heeft op 10 november 2022 een verklaring ontvangen dat het dossier voor de Van Praetbrug onvolledig is. Brussel Mobiliteit stelt momenteel de documenten op die nodig zijn om de aanvraag te vervolledigen.

Afgaand op hoelang het duurde voordat de vergunningen voor de Saintelettebrug en de de Troozbrug afgeleverd werden, hopen we de vergunning voor de Van Praetbrug in de eerste helft van 2023 te ontvangen.

Het werk aan Saintelette en de Trooz zou in de zomer van 2023 van start moeten gaan. De planning van de werkzaamheden aan Van Praet zal afhangen van het moment waarop de vergunning wordt uitgereikt. Het werk zou volgens de huidige planning eind 2023 moeten starten.

(verder in het Frans)

*De startdatum voor de werken in de Havenlaan ligt nog niet vast. Momenteel is er geen vergunning. De vele werkzaamheden in die zone moeten bovendien goed op elkaar worden afgestemd. Ze kunnen dan ook ten vroegste in 2025 starten.*

(verder in het Nederlands)

Volgens de huidige planning van de studies en werkzaamheden zullen we de volledige EFRO-financiering voor de bouw van de fiets- en voetgangersbruggen en de aanleg van het fietspad op de Vilvoordsesteenweg kunnen gebruiken.

De planning voor de uitvoering van de fiets- en voetgangersbrug onder Saintelette is afgestemd op de planning van de renovatie van de brug en de heraanleg van het plein. De brug zal in principe eerst worden hersteld, voordat de fiets- en voetgangersbrug eronder wordt gebouwd en het plein wordt heraangelegd.

**Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).**- Er komt dus blijkbaar toch wat schot in de zaak. Die dossiers slepen al veel te lang aan. Ik heb begrepen dat alle EFRO-middelen kunnen worden

*du Fonds européen de développement régional pourront être utilisés, mais que le projet pourrait s'avérer plus coûteux. J'interrogerai la ministre Van den Brandt à ce sujet.*

*En attendant, je vous demande, ainsi qu'à l'administration, d'y travailler rapidement.*

*- L'incident est clos.*

aangewend, maar wellicht zal het project nog veel duurder uitvallen. De EFRO-middelen kunnen dan voor de studies gebruikt worden, maar de werkzaamheden zelf zullen ook nog kosten met zich meebrengen. Ik zal minister Van den Brandt daarover later ondervragen.

Ik doe alvast een oproep aan u, aan haar en aan de administratie om er spoedig werk van te maken. Het is misschien goed dat de EFRO-deadline er is, want anders zat men misschien nog te wachten.

Ik vind het betreuenswaardig dat zulke projecten veel te lang aanslepen. We leven in elk geval op hoop. U hebt veel informatie gegeven en hopelijk kunnen de werkzaamheden in de zomer van start gaan zodat we spoedig onder de brug kunnen fietsen.

*- Het incident is gesloten.*

1151 **QUESTION ORALE DE MME ISABELLE PAUTHIER**

1151 **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,**

1151 **concernant la conséquence de l'interruption des travaux sur les lignes de métro 1 et 5 à Etterbeek.**

1153 **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- Le vendredi 11 novembre, la STIB a informé les usagers du fait que la commune d'Etterbeek avait pris un arrêté de police lui interdisant d'effectuer les travaux d'entretien sur le réseau de métro, prévus pendant le long week-end de l'Armistice à hauteur de la station Hankar. En cause, les nuisances sonores que ces travaux pourraient générer pour les riverains du site Exobois situé non loin de la station Thieffry. La STIB a introduit un recours en extrême urgence devant le Conseil d'État contre cette décision communale. Les travaux ont été reportés.

La STIB avait en effet prévu de réaliser d'importants travaux d'entretien et de sécurisation des infrastructures dans les environs de la station Hankar. Ils devaient notamment permettre d'augmenter les fréquences du métro en établissant une meilleure connexion des lignes 1 et 5 avec les dépôts de Delta et Érasme.

Pour éviter des nuisances sonores trop importantes pendant plusieurs semaines, la STIB avait fait le choix d'interrompre la circulation du métro sur une partie des lignes 1 et 5. Cette interruption permettait de compresser la durée du chantier sur quelques jours. Le long week-end des 11, 12 et 13 novembre avait été choisi de manière à pénaliser le moins possible des utilisateurs du métro, la ligne étant moins fréquentée qu'en semaine, a fortiori pendant un long week-end.

Plusieurs réunions ont eu lieu sur place avec la commune d'Etterbeek. Une étude acoustique a été commandée et les riverains ont été informés du fait qu'ils n'auraient à subir aucuns travaux de nuit durant ces trois jours. Malgré cela, le bourgmestre

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ISABELLE PAUTHIER**

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

**betreffende de gevolgen van de onderbreking van de werkzaamheden aan de metrolijnen 1 en 5 in Etterbeek.**

**Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** *(in het Frans).*- *De MIVB wilde in het verlengde weekend van 11 november 2022 onderhoudswerken op het metronetwerk uitvoeren. Omdat dat te veel geluidshinder voor de omwonenden zou veroorzaken, verbood de gemeente Etterbeek echter de werkzaamheden. Daarop startte de MIVB een dringende beroepsprocedure bij de Raad van State. De werken werden uitgesteld.*

*Het betreft werkzaamheden in de omgeving van metrostation Hankar, die de frequentie op de lijnen 1 en 5 moeten verbeteren. Om te voorkomen dat er wekenlang hinder zou zijn, wilde de MIVB het verkeer op een deel van die twee lijnen stilleggen op 11, 12 en 13 november 2022.*

*De vervoersmaatschappij overlegde meermaals met de gemeente Etterbeek. Er werd een studie over de geluidshinder besteld en de omwonenden werden ervan op de hoogte gebracht dat er 's nachts geen werken zouden worden uitgevoerd. Toch verbood burgemeester De Wolf van Etterbeek de werkzaamheden.*

*Wat hielden de geplande werkzaamheden in? Was de gemeente betrokken bij de beslissing om ze dat weekend uit te voeren? Bracht de MIVB de omwonenden op de hoogte? Wanneer en op welke manier deed ze dat?*

*Waarom tekende de MIVB beroep aan bij de Raad van State?*

*Welke gevolgen heeft het uitstel van de werkzaamheden? Gaat het om dringende ingrepen waarvoor 's nacht moet*



d'Etterbeek a pris un arrêté de police interdisant la réalisation de ce chantier durant un week-end et un jour férié.

En quoi consistaient les travaux prévus ? La commune avait-elle été associée à la décision de les réaliser pendant le long week-end du 11 novembre ? Les riverains avaient-ils été prévenus de ces travaux par la STIB ? À partir de quelle date et sous quelle forme ?

Pourquoi la STIB a-t-elle introduit un recours devant le Conseil d'État contre la décision de la commune d'Etterbeek de refuser la dérogation d'horaire ?

Quelles sont les conséquences de ce report sur le calendrier ? S'agit-il de travaux urgents qui devront être réalisés de nuit, ou de jour en interrompant le service ? Ou s'agit-il de travaux non urgents qui devront être réalisés pendant une nouvelle période de congés ?

Combien de personnes étaient-elles mobilisées pour réaliser ces travaux ?

Quelles sont les conséquences financières de cette décision ?

<sup>1157</sup> **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- Des travaux de maintenance des voies de métro étaient en effet prévus le week-end des 11, 12 et 13 novembre. Il s'agissait d'importants travaux d'entretien, de sécurisation et de modernisation des infrastructures du métro dans le cadre du programme de modernisation du métro, qui devaient être réalisés dans les environs de la station Hankar.

Vu l'importance des travaux, ceux-ci nécessitent une coupure d'exploitation de trois jours. Ils consistent plus précisément en la transformation d'une voie de garage du dépôt Delta. Cela permettra la création d'une nouvelle voie d'accès vers la voie d'exploitation à hauteur de la station Hankar. Ces travaux comprennent notamment :

- le déplacement transversal de 150 mètres de voies d'exploitation existantes entre Delta et Hankar ;

- la mise en œuvre de 210 tonnes de ballast ;

- le remplacement de 165 traverses existantes ;

- le placement de 130 nouvelles traverses pour le prolongement de la voie de garage ;

- le placement de 600 mètres de nouveaux rails ;

- le placement d'un aiguillage de raccordement de cette voie prolongée à la voie d'exploitation existante au niveau de l'extrémité de la station Hankar ;

- l'évacuation du ballast, des rails et traverses remplacés.

*worden gewerkt of waarvoor het verkeer overdag moet worden onderbroken? Of kunnen ze naar een andere vakantieperiode worden verschoven?*

*Hoeveel personen werden voor de werken ingeschakeld?*

*Wat zijn de financiële gevolgen van het uitstel?*

**Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).**- *De MIVB had op 11,12 en 13 november inderdaad onderhoudswerken aan de metro in de omgeving van station Hankar gepland. De MIVB wil een rangeerspoor vanuit de remise bij Delta aanpassen om bij Hankar een nieuwe toegang tot het metronet te creëren. Het gaat om ingrijpende werkzaamheden waarvoor het verkeer een drietal dagen moet worden stilgelegd.*

*Dankzij de aanpassing zal lijn 5 beter aansluiten op de remises bij Delta en Erasmus, wat op zijn beurt tot een hogere frequentie moet leiden.*

*De gemeente werd vooraf over de werken ingelicht. Er vonden verscheidene vergaderingen en een bezoek aan de betrokken site plaats, waar de burgemeester, de omwonenden en vertegenwoordigers van de MIVB bij aanwezig waren. Op vraag van de gemeente bestelde de MIVB bovendien een onderzoek naar geluidshinder. Alle omwonenden kregen voorts op 27 oktober een informatiebrief in de bus. Daarnaast lichtte de MIVB de reizigers via haar eigen kanalen in.*

*De MIVB moet voor dergelijke werkzaamheden geen voorafgaande toestemming hebben. De maatschappij was dan ook verrast door het besluit van de burgemeester en besliste daarop een schorsingsverzoek in te dienen bij de Raad van State.*

*De beslissing om de werken te verbieden heeft zware financiële en organisatorische gevolgen voor de MIVB. Ze brengt de ontwikkeling van het openbaar vervoer in Brussel in gevaar. De werken zijn nodig, dus zal de MIVB ze opnieuw moeten plannen.*

Ces travaux doivent permettre d'augmenter à terme la fréquence du métro, en établissant notamment une meilleure connexion de la ligne 5 avec les dépôts de Delta et Érasme.

La commune avait été informée en amont de ces travaux. Plusieurs réunions ont eu lieu dont une visite de terrain le 15 juin. Le bourgmestre, des riverains et des représentants de la STIB y étaient présents. C'est notamment à la suite des craintes des riverains et à la demande de la commune qu'une étude acoustique a été commandée par la STIB.

Les riverains ont également été informés de la tenue de ces travaux par des avis qui leur ont été distribués via un toutes-boîtes le 27 octobre. La STIB avait aussi informé ses voyageurs au travers de ses différents canaux d'information : lettre d'information, messages audio dans les stations, affichage, site internet, communiqué de presse, etc.

Formellement, ce type de travaux n'est pas soumis à autorisation préalable. L'arrêté du bourgmestre a dès lors pris la STIB au dépourvu, étant donné que les restrictions d'horaires prévues par le paragraphe 1er de l'article 4 du règlement régional d'urbanisme ne sont pas applicables aux travaux sur les voies de métro. Par conséquent, la STIB a introduit un recours en annulation au Conseil d'État contre la décision de la commune. Ce recours a notamment été introduit à titre conservatoire, pour éviter des précédents en matière d'application dudit article 4.

La décision d'interdire ces travaux a eu de graves conséquences financières et organisationnelles pour la STIB. Elle a non seulement nui au service offert aux usagers, mais est aussi de nature à compromettre le développement de la mobilité et des transports publics à Bruxelles qui constitue pourtant un enjeu essentiel pour notre Région. La STIB, qui est dans l'absolue nécessité de réaliser ces travaux, va devoir les reprogrammer.

Outre le personnel mobilisé pour la réalisation de ces travaux, cette interdiction a eu un impact sur le personnel de conduite de la STIB : des bus navettes ont dû être annulés, des conducteurs de métro ont dû être rappelés, des trajets n'ont pas pu être réalisés, les préparatifs de travaux se sont révélés inutiles, tout comme la location du matériel et des véhicules spécifiques, etc.

<sup>1159</sup> De plus, la STIB devra payer des dommages contractuels à l'entrepreneur et assumer des coûts relatifs à la location du matériel de chantier, encore inconnus à ce jour. Ils s'ajoutent à une facture déjà salée, les coûts totaux étant pour l'heure estimés à plus de 400.000 euros.

Les voyageurs ont également été pénalisés puisque, les travaux n'ayant pu avoir lieu, le métro a été interrompu le vendredi 11 novembre sans nécessité.

La ministre regrette vivement cette situation et cette décision qui nuisent au développement du métro, aux voyageurs de la STIB et surtout aux riverains, car s'il faut reprogrammer les travaux pendant des jours ouvrables, ils devront avoir lieu de nuit et s'étendront sur plusieurs semaines. Cela rend cette décision

*Daarnaast hebben ook reizigers en personeel onder het verbod geleden, want er moesten diensten worden geschrapt, bestuurders die normaal vrij hadden moesten werken enzovoort.*

*Daar komt nog bovenop dat de MIVB de aannemer een schadevergoeding zal moeten betalen, plus de kosten voor de huur van het werfmaterieel. De factuur wordt nu al op meer dan 400.000 euro geraamd.*

*Ook de reizigers leden schade, want de metro lag op 11 november nodeloos stil.*

*Minister Van den Brandt betreurt de situatie ten zeerste. Nu moeten de werkzaamheden bovendien op werkdagen worden gepland. Er komt een vergadering met burgemeester De Wolf in de hoop dat er een pragmatische oplossing wordt gevonden.*

totalement incompréhensible. Une réunion est prévue avec le bourgmestre d'Etterbeek afin de tenter de dégager, dans l'intérêt général, une issue pragmatique à cette regrettable affaire.

1161 **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- C'est tout à fait regrettable et j'espère que les riverains n'auront pas à subir des travaux, en particulier de nuit, à la suite de cette décision qui, je l'espère, relève plus d'une maladresse que d'une manœuvre d'obstruction. Nous ne pouvons que regretter ce type de décision qui a un coût organisationnel et financier pour la STIB : 400.000 euros pour un caprice, c'est beaucoup. Merci de nous avoir permis de mieux comprendre la nature des travaux envisagés.

- *L'incident est clos.*

1165 **QUESTION ORALE DE M. JAN BUSSELEN**  
1165 **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,**

1165 **concernant le comité consultatif de la STIB.**

1167 **M. Jan Busselen (PVDA)** *(en néerlandais).*- *Les mandats des membres du comité consultatif des utilisateurs de la STIB ont expiré depuis 2010. Par ailleurs, ce comité, dont l'importance a pourtant été réaffirmée dans le contrat de gestion 2019-2023 de la STIB, ne s'est plus réuni depuis 2016.*

*Ni la ministre Van den Brandt ni son prédécesseur n'ont pris de mesures pour renouveler ces mandats et relancer le fonctionnement de ce comité. Ce faible intérêt pour une structure participative est surprenant de la part de Groen.*

*Avez-vous été en contact avec les organisations d'utilisateurs existantes ? Avec quels résultats ? Pourquoi le comité des utilisateurs de la STIB est-il fantomatique ? Le considérez-vous comme important ? Quand se réunira-t-il à nouveau ?*

**Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Hopelijk leidt die betreuwenswaardige situatie er niet toe dat de omwonenden nu 's nachts lawaaihinder ondervinden. Voorts zijn de extra kosten voor de MIVB een spijtige zaak.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAN BUSSELEN**  
**aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

**betreffende het adviesorgaan bij de MIVB.**

**De heer Jan Busselen (PVDA).**- Het Gebruikerscomité van de MIVB is een orgaan dat structureel advies van de gebruikers garandeert. Het kwam er op basis van de ordonnantie van 22 november 1990 op de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het beheerscontract 2019-2023 van de MIVB herbevestigt het belang van het Gebruikerscomité: "Op het niveau van haar relaties met de burgers verbindt de MIVB zich ertoe om een zo goed mogelijke dialoog met hen te voeren, meer bepaald door regelmatig gesprekken te voeren met haar Adviescomité".

Vreemd genoeg zijn de mandaten al verstreken sinds 2010. Sinds 2009 werden de samenstelling en de namen van de vertegenwoordiging van de zes gebruikersverenigingen in het adviescomité niet meer herzien. Het orgaan kwam zelfs niet meer samen sinds 2016. Noch de voorganger van minister Van den Brandt, noch mevrouw Van den Brandt zelf heeft stappen gezet om de mandaten in het adviescomité te vernieuwen en om de werking van het comité opnieuw op te starten.

Om alle verwarring te vermijden, het adviescomité is iets anders dan de Gewestelijke Mobiliteitscommissie. Een adviesorgaan als het Gebruikerscomité geeft de gebruikers de kans om op structurele basis hun adviezen voor te leggen en bespreekbaar te maken.

Er bestaat wel een adviesorgaan op federaal niveau, dat blijkbaar wel functioneert, maar hier komt het Gebruikerscomité dus al zes jaar niet meer samen. Van een partij als Groen zou men nochtans verwachten meer inspraak belangrijk te vinden.

Hebt u contact gehad met de bestaande gebruikersorganisaties? Wat was het resultaat daarvan? Kunt u verklaren waarom het

<sup>1169</sup> **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État** (en néerlandais).- *La STIB sollicite activement l'avis des usagers, notamment au moyen de l'enquête annuelle de satisfaction et du baromètre de satisfaction. Elle s'efforce aussi d'établir une bonne relation avec eux par le biais du service clientèle, très présent dans les médias sociaux. En outre, elle expérimente de nouvelles formes de participation citoyenne pour des grands dossiers, comme le projet du nouveau tram vers Neder-Over-Heembeek.*

*La STIB, Bruxelles Mobilité et le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles se réunissent en outre mensuellement pour discuter de l'accessibilité du réseau, et les grands dossiers sont discutés en détail au sein de la Commission régionale de la mobilité, où les usagers sont représentés.*

*Une organisation d'utilisateurs a demandé le redémarrage du comité consultatif des utilisateurs. Après discussion avec la STIB, il nous est cependant apparu difficile et peu utile de raviver cet organe. Toutefois, dans la perspective du nouveau contrat de gestion, nous examinons comment le dialogue de la STIB avec les experts, les utilisateurs et la société civile peut encore être renforcé.*

*(Mme Carla Dejonghe, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)*

<sup>1173</sup> **M. Jan Busselen (PVDA)** (en néerlandais).- *Je suis d'autant plus surpris par votre attentisme à l'égard des organisations d'utilisateurs que Groen et Ecolo se disent volontiers partisans de la cocréation, de la participation et l'implication de la société civile.*

Gebuikerscomité van de MIVB wel in het beheerscontract 2019-2023 staat, maar in de praktijk onbestaande is? Vindt u dat Gebuikerscomité belangrijk? Wanneer zal het opnieuw samenkomen?

**Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris.**- De MIVB gaat op verschillende manieren actief op zoek naar de adviezen, input en meningen van burgers, gebruikers en het middenveld. Zo is er bijvoorbeeld de jaarlijkse tevredenheidsenquête en tevredenheidsbarometer.

De MIVB werkt aan een goede relatie met de gebruikers: via Customer Care, via een heel actieve, reactieve en proactieve aanwezigheid op de sociale media om in contact te komen met de gebruikers en zo hun input te verzamelen. Er wordt voor een aantal grote dossiers geëxperimenteerd met nieuwe vormen van burgerparticipatie. Zo werd het project voor de nieuwe tram naar Neder-Over-Heembeek begeleid door een burgerpanel.

Er is ook regelmatig overleg met het middenveld, bijvoorbeeld rond toegankelijkheid. De MIVB, Brussel Mobiliteit en de vzw Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles komen maandelijks samen om de toegankelijkheid van het MIVB-netwerk te bespreken.

De grote dossiers van de MIVB worden uitvoerig besproken op de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, een belangrijke adviesraad met een vertegenwoordiging van de gebruikers. Ook alle dossiers rond de heraanleg worden uitvoerig besproken door diezelfde GMC. De vergelijking met de NMBS gaat trouwens niet op, want op federaal niveau bestaat er geen equivalent van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.

De laatste samenstellingsopdracht dateert van 20 oktober 2005. We kregen de vraag tot heropstart inderdaad van een van de gebruikersorganisaties, met name de Reizigersbond. We hebben dat besproken met de MIVB, maar het adviescomité in zijn voormalige werkvorm na al die tijd samenroepen, lijkt niet haalbaar en weinig nuttig voor de betrokkenen.

We zien echter wel de noodzaak om te bekijken hoe we de dialoog van de MIVB met zowel experts, gebruikers als het middenveld kunnen versterken, bovenop alle daarnet opgesomde acties. We maken die oefening nu voor het nieuwe beheerscontract tussen het Brussels Gewest en de MIVB, dat in principe in de loop van 2023 moet worden goedgekeurd. De werkzaamheden daarvoor zijn reeds opgestart.

*(Mevrouw Carla Dejonghe, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)*

**De heer Jan Busselen (PVDA).**- Ik ben verbaasd dat u zelf geen contact hebt opgenomen met de gebruikersorganisaties. U hebt gewacht tot een van die organisaties met u contact heeft opgenomen.

U hebt het over contact met de reizigers via enquêtes en sociale netwerken. Dat zijn participatievormen die u zelf in

*En vous contentant d'un contact avec les voyageurs par le biais d'enquêtes et des réseaux sociaux, vous passez à côté de l'expertise des organisations d'utilisateurs. Je suis déçu.*

*- L'incident est clos.*

de hand hebt, maar op die manier gaat u voorbij aan de kennis en de expertise van de gebruikersorganisaties. U bent verantwoordelijk voor het creëren van dergelijke adviesorganen in een beheersovereenkomst, maar u doet daar niets mee. U creëert eigenlijk een kader voor spookorganen. Dat is een beetje vreemd. Het kabinet neemt te weinig initiatief om in te gaan op de expertise van dat adviesorgaan. Op die manier wordt het probleem uitgesteld tot na deze legislatuur.

Groen en Ecolo profileren zich graag als partijen die inzetten op cocreatie, participatie en inspraak van het middenveld, maar ze wachten tot de gebruikersorganisaties zelf vragen om samen te zitten. Ik ben net als de gebruikersorganisaties teleurgesteld dat de verwachting niet wordt ingelost.

*- Het incident is gesloten.*

1177 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1177 **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,**

1177 **concernant le suivi des examens pour le permis de conduire.**

1179 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).** - Si la voiture individuelle devient de nos jours une option que la jeunesse envisage de moins en moins pour laisser la place à des modes de déplacements alternatifs, il reste que posséder un permis de conduire peut s'avérer être un avantage, voire une nécessité en de nombreuses circonstances, notamment professionnelles.

Afin d'obtenir ce permis, il existe aujourd'hui en Belgique deux filières de formation à la conduite : la filière auto-école et la filière dite libre. Il est également possible de mixer filière libre et auto-école, selon diverses formules. La filière auto-école revient, pour une formation complète, à environ 2.200 euros. Ce type de filière permet de passer l'examen pratique dès la fin de la formation pratique, sans stage de conduite autonome.

La filière libre, adoptée par de nombreuses familles du fait de son caractère moins onéreux, revient, carburant compris, à environ 400 euros, à condition de réussir son examen du premier coup et de posséder une voiture en état de rouler et assurée.

Cependant, la filière dite libre est soumise à des conditions de plus en plus contraignantes : rendez-vous pédagogique, examen de perception des risques, épreuve d'aptitude à la conduite et examen pratique. Chaque étape est évidemment payante, sans parler des obligations auxquelles est soumis l'accompagnateur, qui doit également s'inscrire à un rendez-vous pédagogique payant. Pourtant, aucune étude ne conclut à une dangerosité accrue des candidats formés en filière libre.

Mettre en place des examens rigoureux est nécessaire afin de garantir la sécurité des différents usagers sur la voie publique. La réforme du permis de conduire opérée dans le cadre de la

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

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

**betreffende de follow-up van de rijexamens.**

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).* - *Veel jongeren willen tegenwoordig niet meer per se een eigen auto, maar een rijbewijs hebben blijft toch handig en vaak zelfs noodzakelijk.*

*In België kun je leren autorijden via de rijsschool, via het systeem van de zogenaamde vrije begeleiding of via een mengvorm. Leren rijden met vrije begeleiding is het goedkoopst: de kosten voor brandstof komen ongeveer op 400 euro, terwijl je 2.200 euro betaalt bij de rijsschool, op voorwaarde dat je van de eerste keer slaagt en over een degelijke en goed verzekerde auto beschikt.*

*Er worden wel steeds meer eisen opgelegd in het systeem van vrije begeleiding, zowel aan de examenkandidaat als aan de begeleider, en natuurlijk kost elke fase geld (pedagogische test, risicoperceptietest, praktijkexamen...).*

*Bij de zesde staatshervorming zijn de rijopleidingen geregionaliseerd. Sindsdien zijn de examens fors strenger geworden. De taal van het examen is een bijkomende reden waarom steeds meer kandidaten zakken. De vragen zijn heel wollig geformuleerd, met veel dubbele negaties en oubollige omschrijvingen. Een derde struikelblok is dat de Wegcode voortdurend verandert.*

*Heeft er al een evaluatie plaatsgevonden van de hervorming na de regionalisering van 2018? Hoe wilt u de slaagcijfers weer opkrikken, zowel in het algemeen als bij laaggeschoolden in het bijzonder?*

régionalisation des compétences a eu pour effet de serrer la vis au niveau des examens.

Un second facteur d'échec tient au niveau de langue de l'examen. Les questions sont formulées dans un langage très soutenu, avec des nuances, des doubles négations et des expressions désuètes.

Un troisième facteur d'échec concernerait le Code de la route, qui ne cesse d'évoluer. Ces raisons tendraient, entre autres, à alourdir le coût de l'obtention dudit permis, étant donné l'accumulation des échecs pour les candidats. Cela ne doit pas empêcher les autorités publiques de mettre en place les meilleures conditions pour réussir son permis de conduire via un accompagnement de qualité.

Avez-vous réalisé une évaluation de la réforme du permis de conduire menée en 2018 ? Quelles en sont les conclusions et à quelles mesures travaillez-vous afin d'augmenter le taux de réussite en général, et celui des publics peu qualifiés en particulier ?

Quel est le taux de réussite des permis théorique et pratique à Bruxelles en 2022 ? Comment expliquez-vous les fortes disparités entre les Régions ? Combien de Bruxellois passent-ils leur permis en dehors de Bruxelles et pourquoi ?

Ceux qui passent leur permis par la filière libre se plaignent de subir des délais d'inscription trop longs, comparés à la filière auto-école. Les données dont vous disposez permettent-elles d'objectiver cette situation et d'y apporter une solution s'il y a lieu ?

1181 Il apparaît que les candidats qui échouent au permis théorique ne savent pas à quelles questions ils ont échoué, ce qui ne leur permet pas de s'améliorer efficacement. Il en va de même pour le permis pratique. Les examinateurs ne disposeraient pas d'assez de temps pour parcourir, point par point, les raisons ayant entraîné l'échec.

Est-il envisagé de simplifier le langage des questions posées et d'augmenter la durée des examens pratiques ? Avez-vous étudié les effets d'un tel allongement en matière de personnel et de moyens financiers à engager ?

Selon une étude de l'Institut Vias, 34 % des Belges ne connaissent pas les règles routières les plus récentes. Qui sont ces Belges ? Il faut rappeler que le Code de la route a été modifié 42 fois ces dix dernières années. Qu'est-il proposé aux Bruxellois, notamment aux personnes âgées qui roulent peu, pour rafraîchir leurs connaissances ?

1183 **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.** - En février dernier, la ministre a pu expliquer qu'il était compliqué d'évaluer correctement la réforme de 2018 de la formation à la conduite, le secteur ayant été contraint de s'arrêter plusieurs mois du fait de la crise sanitaire et devant rattraper son retard.

*Wat waren de slaagcijfers voor de theorie- en praktijkexamens in Brussel in 2022? Hoe verklaart u de grote verschillen tussen de gewesten? Hoeveel Brusselaars halen hun rijbewijs in een ander gewest, en waarom doen ze dat?*

*Wie met vrije begeleiding leert rijden, klaagt over lange wachttijden alvorens een examen te mogen afleggen, terwijl kandidaten die lessen nemen bij de rijsschool sneller aan de beurt komen. Is dat werkelijk het geval? Zo ja, kan daar iets aan worden gedaan?*

*Kandidaten krijgen niet te horen wat ze precies fout deden op het theorie- of praktijkexamen. Wie zakt, weet dus niet wat hij of zij moet bijspijkeren.*

*Kunnen de examenvragen eenvoudiger geformuleerd worden? Kunnen kandidaten meer tijd krijgen voor hun praktijkexamen?*

*34% van de Belgen kent de verkeersregels onvoldoende. Wie zijn die mensen? De afgelopen tien jaar is de Wegcode 42 keer gewijzigd. Hoe zouden Brusselaars, en met name ouderen die niet zo vaak rijden, hun kennis van het verkeersreglement kunnen opfrissen?*

**Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).** - Door de coronacrisis en de daaruit voortvloeiende vertraging heeft er nog geen evaluatie kunnen plaatsvinden van de hervorming van de rijopleiding in 2018. Nu we gelukkig weer in rustiger vaarwater zitten, kunnen de minister en de administratie stilaan beginnen nadenken over die evaluatie. Welke aspecten van de opleiding komen de verkeersveiligheid ten goede, en

La situation s'est heureusement stabilisée, et la ministre réfléchit avec l'administration aux contours de cette évaluation, le but étant de déterminer les éléments qui augmentent réellement la sécurité routière et ceux qui constituent des freins inutiles. Cette évaluation, qui portera sur le contenu de l'examen pour le permis de conduire, est censée s'achever en 2023.

Par ailleurs, l'audit des centres de contrôle techniques et d'examen du permis de conduire touche à sa fin. Cette étude distincte porte, entre autres, sur l'organisation des examens.

L'évaluation de la réforme de 2018 devrait apporter des enseignements supplémentaires. Il n'est, hélas, pas possible de tirer des conclusions des chiffres bruts, qui sont les seuls à notre disposition pour répondre à votre question.

Concernant le taux de réussite aux examens du permis de conduire, les chiffres montrent que celui-ci s'améliore ou, à défaut, reste constant. En considérant les trois premiers trimestres de 2022, on peut observer les tendances suivantes :

- une amélioration sensible pour l'examen théorique : 41,8 % de réussite en 2022 contre 41 % en 2021, 36 % en 2020 et 32,5 % en 2019 ;

- une stabilisation pour le test de perception des risques : 85,35 % de réussite en 2022 contre 87,5 % en 2021, 84,5 % en 2020 et 81 % en 2019 ;

- la même tendance pour l'examen sur la voie publique : 48,73 % de réussite en 2022 contre 49,5 % en 2021, 45 % en 2020 et 44 % en 2019.

Sur cette base, il n'est pas possible de définir si les publics précarisés réussissent mieux ou moins bien les examens du permis de conduire, mais l'inclusivité devra assurément faire partie de l'évaluation qui aura lieu l'année prochaine. Il est important que les Bruxelloises et Bruxellois soient égaux face aux examens du permis de conduire.

<sup>1185</sup> Il est également difficile de les comparer aux autres Régions, car les procédures sont désormais différentes. À titre d'exemple, le test de perception des risques est considéré comme un test à part entière en Wallonie, alors qu'il fait partie de l'examen pratique à Bruxelles.

J'en viens maintenant à la question des délais nécessaires pour passer un examen sur la voie publique. Environ 60 à 70 % des créneaux horaires sont mis à disposition des auto-écoles. Cela concerne les élèves ayant suivi une formation complète dans les auto-écoles, mais aussi les candidats de la filière libre qui ont suivi une formation complémentaire après deux échecs. Ces créneaux étant à disposition des écoles qui ne communiquent les noms que peu de temps avant l'examen, elles peuvent rapidement réattribuer un créneau initialement réservé pour un candidat qui serait absent ou qui ne serait pas en ordre à temps. Les auto-écoles s'assurent également que le candidat soit en règle

*welke aspecten zijn hinderlijk of overbodig? In 2023 moet de inhoud van het rijexamen tegen het licht gehouden zijn.*

*Ook de doorlichting van de technische controlecentra en de examencentra is bijna voltooid.*

*De slaagcijfers voor het rijexamen stijgen licht:*

*- theoretisch examen: 41,8% geslaagden in 2022 tegenover 32,5% in 2019;*

*- risicoperceptietest: 85,4% in 2022 tegenover 81% in 2019;*

*- examen op de openbare weg: 48,7% tegenover 44% in 2019.*

*Uit deze globale cijfers is niet af te leiden hoe kwetsbare doelgroepen scoren op de rijexamens, maar inclusiviteit moet een belangrijk aandachtspunt zijn in de evaluatie van volgend jaar. Iedereen moet evenveel kansen krijgen.*

*Vergelijken met de andere gewesten is moeilijk. In Wallonië is de risicoperceptietest bijvoorbeeld een aparte proef, in Brussel maakt die deel uit van het praktijkexamen.*

*60 tot 70% van de beschikbare afspraken voor de praktische rijexamens is gereserveerd voor rij scholen. Die maken op een heel efficiënte manier gebruik van die tijdsloten, bijvoorbeeld door een examenkandidaat die nog niet klaar is om zijn examen af te leggen, last minute te vervangen door een andere. Bij de tijdsloten voor de vrije begeleiding is dat helaas helemaal anders. Daar dienen zich veel kandidaten aan die niet de juiste documenten bij zich hebben, of ze dagen gewoon helemaal niet op. Daardoor loopt de wachttijd voor andere kandidaten met vrije begeleiding natuurlijk op, al bedroeg die hoogstens een maand volgens het examen centrum op het moment dat dit antwoord werd voorbereid.*

avant d'arriver au centre. Ces plages horaires sont donc utilisées efficacement.

Pour les créneaux réservés à la filière libre, les centres constatent malheureusement un nombre trop élevé de candidats qui se présentent en n'étant pas en ordre pour passer le permis (conditions non remplies ou documents manquants), ou de candidats qui ne se présentent pas du tout. Toutes ces occasions manquées allongent le temps d'attente pour les candidats en filière libre. Le délai d'attente n'est toutefois, au moment de préparer cette réponse, que de deux semaines à un mois selon le centre. Nous espérons pouvoir réduire ce délai et lutter contre les absences des candidats grâce aux recommandations de l'audit en cours.

Les candidats qui prennent rendez-vous, mais échouent, reçoivent immédiatement et oralement les raisons de leur échec. En outre, le candidat a toujours la possibilité de rencontrer le chef examinateur en cas de contestation ou d'incompréhension. Pour l'examen théorique, la communication des questions accroîtrait le risque que celles-ci soient communiquées vers l'extérieur et obligerait les centres à les renouveler à un rythme effréné. La lutte contre la fraude impose donc que, sur la feuille de résultat, ne soient mentionnées que les différentes rubriques où des erreurs ont été commises. Cela devrait permettre d'approfondir ces points.

J'en viens à votre dernière question au sujet de la connaissance du Code de la route. Celui-ci évolue et il n'est heureusement plus le même qu'en 1975. Ces évolutions permettent d'adapter les droits et devoirs des usagers en fonction de l'évolution de la mobilité, des usages et de la société. Le Code continuera d'évoluer à l'avenir et c'est fondamental.

Il va de soi que la connaissance des règles s'accroît si les usagers sont régulièrement confrontés à ces nouveautés. Le taux de connaissance avancé par l'Institut Vias en 2020 est mesuré à l'échelle de la Belgique, avec un échantillon représentatif de la population belge. Les résultats seraient très certainement différents pour Bruxelles, notamment pour les panneaux B22 et B23 ou les rues cyclables, beaucoup plus fréquents en Région bruxelloise que dans les deux autres Régions. Les Bruxellois ont en revanche moins de chance de croiser un chemin agricole... ou un panneau « zone 30 ».

<sup>1187</sup> En matière de sensibilisation, les usagers doivent avoir accès à l'information de manière continue tout au long de leur vie : c'est le continuum éducatif. Chaque modification ayant un impact sur la majorité des usagers est relayée par la presse, ainsi que par Bruxelles Mobilité et les autres acteurs des Régions et du niveau fédéral.

Pour les publics spécifiques, comme les seniors, Bruxelles Mobilité a déjà pu subventionner des cours de remise à niveau donnés par des ASBL bruxelloises. L'appel à subsides 2023, qui paraîtra prochainement, prévoit le thème spécifique de projets qui visent à favoriser l'expérimentation des seniors et les remises à niveau des connaissances du Code de la route. Cela se fait dans

*Wie zakt voor het examen, krijgt meteen na afloop mondelinge feedback. Wat de vragen van het theoretisch examen betreft, moeten we beducht zijn voor fraude. Om te beletten dat de juiste antwoorden gekopieerd en verspreid zouden worden, staan op het blad met de resultaten dus enkel de rubrieken vermeld waarin de fouten werden gemaakt.*

*De verkeersregels veranderen voortdurend omdat onze verplaatsingswijzen voortdurend veranderen. Het is normaal dat de Wegcode is veranderd sinds 1975. Vias Institute voerde een representatieve steekproef over de kennis van het verkeersreglement over het hele land. Toegespitst op Brussel zou je een heel ander plaatje krijgen. Denk maar aan de borden B22 en B23 of de notie 'fietsstraat', die in de andere gewesten veel minder voorkomen.*

*Weggebruikers moeten dus voortdurend geïnformeerd worden over alle wijzigingen. Brussel Mobiliteit subsidieerde eerder al cursussen voor specifieke doelgroepen, zoals senioren. In 2023 komt er een nieuwe projectoproep voor dergelijke subsidies.*

*De levenslange geldigheid van het rijbewijs is een federale bevoegdheid.*



le cadre du programme « Safe Behaviour » du plan d'actions régional de sécurité routière 2021-2030, action 23 « Améliorer les connaissances, les attitudes et les capacités pour se déplacer en sécurité ».

La question de la validité à vie du permis de conduire est toutefois, comme vous le savez, une compétence fédérale. Ma collègue sera certainement à même de mieux répondre à vos questions dans un an, lorsque nous bénéficierons du résultat de l'audit des centres d'examen et de l'évaluation de la réforme de la formation à la conduite.

1189 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).** - La réforme date en effet de 2018 et nous interpellons à ce sujet depuis 2019. En 2021, et surtout en 2022, la problématique due à la crise du Covid-19 n'était plus aussi prégnante qu'en 2020. Un certain retard s'est donc accumulé, alors qu'il aurait été possible de le diminuer ou de trouver certaines solutions.

Les taux d'échecs, au permis pratique comme au permis théorique, sont frappants. Seuls 34 % réussissent l'examen théorique la première fois ! Il serait intéressant de savoir combien de fois les candidats malheureux échouent à cet examen. De plus, on ne leur explique pas pourquoi ils l'ont raté, alors que cela leur permettrait d'étudier les questions appropriées pour la fois suivante.

Dans le cadre du permis pratique, le temps durant lequel l'examineur explique les raisons de l'échec est tellement court que, souvent, les jeunes sortent du centre d'examen en ne comprenant pas pourquoi ils ont raté. La ministre de la Mobilité m'avait expliqué que les examinateurs reconnaissent se retrouver dans ce cas de figure par manque de temps. Il devrait être possible de faire passer la durée de l'examen de 45 minutes à une heure, ce qui permettrait d'évaluer et d'expliquer les raisons de l'évaluation. Une autre option serait de placer une caméra embarquée dans la voiture de façon à pouvoir vérifier la façon dont sont organisés les examens pratiques.

Il serait intéressant de connaître les différences de réussite selon les filières - libre ou auto-école. À Bruxelles, il me semble que davantage de personnes passent le permis via l'auto-école. Une des raisons en est que les délais pour pouvoir passer via la filière libre sont beaucoup trop longs, mais vous dites avoir travaillé dans le sens d'une amélioration de ce problème. J'interrogerai à nouveau la ministre l'année prochaine pour connaître l'évolution de ce dossier.

- *L'incident est clos.*

1193 **QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ**

1193 **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,**

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).* - *De slaagcijfers voor zowel de theoretische als de praktische examens zijn erg laag. In beide gevallen krijgen kandidaten erg weinig uitleg over waar het fout liep, terwijl dat hun nochtans kan helpen om zich beter voor te bereiden. De examinatoren klagen dat ze te weinig tijd hebben voor feedback. Misschien kunnen de praktijkexamens verlengd worden tot een uur? Eventueel zouden er ook camera's kunnen worden geplaatst in de voertuigen waarmee de rijexamens worden uitgevoerd.*

*Het zou ook interessant zijn om na te gaan of de slaagcijfers het hoogst zijn bij kandidaten die met een vrije begeleider leren rijden of bij diegenen die het naar de rijsschool gaan. In Brussel leren de meesten kandidaten via de rijsschool omdat de wachttijden voor examens erg lang zijn. Het is goed dat u dat probleem aanpakt.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ**

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

1193 **concernant les problèmes de circulation et de sécurité liés au chantier du carrefour Reine-Progrès.**

1195 **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Le chantier du carrefour de l'avenue de la Reine et de la rue du Progrès est déjà en cours depuis plus d'un an, sous la supervision de la STIB. Le projet de réimplantation des voies de tram et du déplacement des arrêts dans la zone, tout comme le blocage complet du tunnel de l'avenue de la Reine, implique une forte modification des trajets pour les riverains.

De plus, la gestion des lieux est préoccupante et devient dangereuse par moments. En effet, il n'est pas rare de voir des panneaux temporaires, des barrières Nadar et autres objets traîner dans la zone. Or, la circulation est très dense au niveau de ce carrefour. Il s'agit d'un lieu de croisement où la chaussée est partagée par les trams, les automobilistes et les cyclistes, et la situation y devient vite problématique aux heures de pointe.

Les piétons aussi sont très gênés par les travaux et doivent parfois enjamber des rambardes pour traverser le carrefour. Par ailleurs, aucun aménagement spécifique n'est mis en place dans la zone de chantier pour protéger les cyclistes, qui sont obligés de slalomer entre les voitures et les trams, ce qui est dangereux.

Avez-vous plus d'informations concernant l'état d'avancement des travaux de réimplantation des voies de tram ? Le calendrier initial est-il respecté ?

Les riverains et les commerçants concernés sont-ils informés de l'état d'avancement de ce chantier ? Dans l'affirmative, de quelle manière se fait cette communication ?

Qui est chargé de la coordination de la sécurité sur ce chantier ? Au vu des dysfonctionnements constatés, qu'est-ce qui sera mis en place pour assurer la sécurité des usagers ?

Les effets du déplacement de la circulation passant anciennement par les tunnels de l'avenue de la Reine et Thomas sur les quartiers et les grands axes avoisinants ont-ils été pris en compte ?

La population a-t-elle été concertée en amont et au fur et à mesure du processus de mise en place du chantier ?

1197 **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- Les aménagements concernés du carrefour entre l'avenue de la Reine et la rue du Progrès ont fait l'objet d'un permis d'urbanisme introduit par Bruxelles Mobilité et signé par la STIB. Celui-ci a été obtenu le 16 octobre 2018. L'objectif des travaux est de réaliser une nouvelle voie de tram dans le tunnel de l'avenue de la Reine et de mettre en œuvre un nouveau plan de mobilité.

À l'issue du projet, la hiérarchisation des voiries sera effective et le trafic de transit actuellement constaté dans l'avenue de la Reine ne sera plus autorisé, car l'espace sous les tunnels de l'avenue de la Reine et Thomas sera réservé aux piétons,

**betreffende de verkeers- en veiligheidsproblemen bij het kruispunt van de Koninginnelaan en de Vooruitgangsstraat door werkzaamheden.**

**De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *De werken op het kruispunt van de Koninginnelaan en de Vooruitgangsstraat zijn al meer dan een jaar aan de gang. Doel is om de tramsporen en haltes te verplaatsen en de tunnel volledig te sluiten. Door dat project moeten veel omwonenden hun trajecten aanpassen. Bovendien wordt de werf niet altijd goed beheerd: er slingeren vaak tijdelijke borden, afzethekken en andere voorwerpen rond.*

*Het verkeer is erg druk op dat kruispunt, waar de weg wordt gedeeld door trams, automobilisten en fietsers. De situatie wordt dan ook snel problematisch tijdens de spitsuren.*

*Ook voetgangers en fietsers ondervinden veel hinder.*

*Hoe staat het met de voortgang van de werken? Wordt het oorspronkelijke tijdschema nageleefd?*

*Hoe worden de buurtbewoners en handelaars op de hoogte gehouden?*

*Wie is verantwoordelijk voor de coördinatie van de veiligheid op de werf? Welke maatregelen zullen er worden genomen om de problemen te verhelpen?*

*Is er rekening gehouden met de gevolgen van de verplaatsing van het verkeer dat vroeger door de tunnel reed, voor de omliggende wijken en grote wegen?*

*Is de bevolking voor en tijdens de werken geraadpleegd?*

**Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris** (in het Frans).- *Voor de werken op het kruispunt tussen de Koninginnelaan en de Vooruitgangsstraat werd een stedenbouwkundige vergunning afgegeven op 16 oktober 2018. Het doel bestaat erin een nieuwe tramlijn in de Koninginnetunnel aan te leggen en een nieuw mobiliteitsplan uit te voeren.*

*Aan het einde van het project zal er geen doorgaand verkeer meer zijn toegestaan op de Koninginnelaan. Het zal worden omgeleid naar de Paleizenstraat. De tunnel zal worden*

cyclistes, transports en commun et services de secours. Le trafic automobile de transit sera détourné vers la rue des Palais.

Une phase transitoire entre les travaux de la STIB sur les voies de tram, terminés en septembre 2021, et ceux de Bruxelles Mobilité a été mise en place par Bruxelles Mobilité, en accord avec la police, impliquant des barrières, une signalisation verticale, etc. Malheureusement, Bruxelles Mobilité a constaté à plusieurs reprises que les barrières étaient déplacées ou utilisées à des fins d'habitats provisoires.

En ce qui concerne l'état d'avancement des travaux autour de la réimplantation des voies de tram, les travaux ont recommencé le 17 octobre 2022. Le délai entre la notification à l'entrepreneur et le début du chantier s'explique par la nécessité de coordonner le chantier de Bruxelles Mobilité avec les autres chantiers en cours dans la zone.

Sur le plan de la communication et de la concertation, les riverains ont été informés en amont par les mesures de publicité afférentes à la procédure d'obtention du permis d'urbanisme. Bruxelles Mobilité prévoit la distribution de toutes-boîtes aux riverains à chaque nouvelle phase des travaux dont l'exécution a un impact sur le voisinage.

Pour ce qui est de la coordination de la sécurité sur ce chantier, Bruxelles Mobilité déploie un balisage pour chaque phase de chantier, conforme aux prescriptions de la police et des besoins du Siamu.

L'effet du déplacement sur la circulation a bien été étudié. Dans le tunnel Thomas, aucune circulation automobile n'était autorisée avant les travaux. La situation dans le tunnel de l'avenue de la Reine correspond à celle prévue dans le permis d'urbanisme.

<sup>1199</sup> **M. Ibrahim Dönmez (PS)**.- Au niveau du plan de mobilité en général, mon groupe vous soutient et comprend que sa mise en place prenne du temps.

Le fond de ma question portait sur le sentiment d'insécurité engendré par toutes les barrières qui traînent. Les riverains sont inquiets à la suite d'incidents survenus. Dans cette zone, la signalétique est problématique : quand on arrive dans le quartier, on ne sait plus par où on peut passer. Il y a un effort à faire au niveau de la sécurité.

Nous serons attentifs à la situation et nous réjouissons de la reprise des travaux il y a deux mois.

- *L'incident est clos.*

<sup>1203</sup> **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

*voorbehouden aan voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en hulpdiensten.*

*In de periode tussen de werken van de MIVB, die in september 2021 klaar waren, en de werken van Brussel Mobiliteit, die op 17 oktober 2022 zijn gestart, werd in overleg met de politie een overgangssituatie opgezet met hekken, borden enzovoort. Helaas werden die hekken regelmatig verplaatst.*

*De omwonenden zijn vooraf geïnformeerd via de gebruikelijke openbaarmakingsmaatregelen. Brussel Mobiliteit zal een bericht in alle brievenbussen stoppen bij elke nieuwe fase die gevolgen heeft voor de buurt.*

*Brussel Mobiliteit brengt in elke fase ook specifieke markeringen aan om de veiligheid te waarborgen, in overeenstemming met de eisen van de politie en de brandweer.*

*Het effect van de verplaatsing op het verkeer is goed bestudeerd. In de Thomastunnel was al voor de werken geen autoverkeer toegestaan. De situatie in de Koninginnetunnel komt overeen met die in de vergunning.*

**De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *Mijn fractie steunt het mobiliteitsplan en begrijpt dat de uitvoering tijd vergt. Mijn vraag betreft vooral het veiligheidsprobleem dat wordt veroorzaakt door alle rondslingerende hekken. Ook de bewegwijzering is problematisch. Wij houden de situatie in de gaten en zijn blij dat de werken twee maanden geleden zijn hervat.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

1203 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,

1203 concernant le soutien aux opérateurs de micromobilité pour améliorer la sécurité routière.

1205 M. David Weytsman (MR).- Je vous ai interpellée, au moment de l'examen du budget, sur la forte hausse des accidents à Bruxelles. Cela fait une dizaine d'années qu'il ne s'en est produit autant. Les chiffres de la sécurité routière sont extrêmement préoccupants.

L'une des catégories qui augmentent le plus est celle des accidents impliquant des trottinettes. Rappelons que près d'un accident sur cinq implique des trottinettes. L'on comptait 272 trottinettistes blessés sur les trois premiers trimestres de 2021, contre 532 en 2022 sur la même période, soit plus du double.

Malheureusement, la Région bruxelloise reste à la traîne dans ce domaine. Les communes, qui attendent désespérément les arrêtés de l'ordonnance votée au Parlement en mars dernier, ont commencé à saisir les véhicules et à créer des zones de dépôt pour les trottinettes elles-mêmes. Qu'il s'agisse d'accompagner les communes ou de soutenir les opérateurs, je pense que votre gouvernement doit faire beaucoup mieux.

La situation actuelle est dangereuse et handicape l'essor d'une micromobilité qui réponde, dans le cadre d'une offre multimodale, aux besoins de beaucoup de Bruxellois qui vivent, travaillent ou se rendent dans des quartiers éloignés des transports en commun. L'attitude de votre gouvernement dans ce domaine se doit d'être résolument plus proactive. C'est d'ailleurs le terme proactif que Mme d'Ursel et moi-même utilisons depuis deux ans dans ce dossier. Pourtant, des pistes d'action visant à renforcer la sécurité routière existent. En voici quelques-unes proposées par des opérateurs présents à Bruxelles et dans d'autres villes européennes :

- la réalisation d'études et évaluations scientifiques des accidents impliquant des victimes de traumatismes en Région bruxelloise pour proposer des recommandations visant à limiter les traumatismes graves. Ce travail constitue la première étape d'un suivi des recommandations et de l'évolution de la situation ;

- l'exigence de la carte d'identité au moment de l'inscription. Les objectifs sont d'éviter que les mineurs utilisent les trottinettes, de mieux identifier les auteurs d'infractions ou d'incivilités et de mieux contrôler les utilisateurs qui empruntent une trottinette à plusieurs ;

- l'immatriculation des trottinettes, qui permet à la police ou aux secours d'identifier plus vite un client impliqué dans un accident et de lutter plus efficacement contre les conduites dangereuses ;

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

betreffende de steun voor micromobiliteitsbedrijven om de verkeersveiligheid te verbeteren.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- Het aantal ongevallen is in Brussel de laatste tijd sterk toegenomen. Een van de vervoermiddelen die steeds vaker in de ongevalencijfers voorkomen, is de step. In de eerste drie kwartalen van 2021 geraakten in Brussel 272 steppers gewond. In 2022 waren dat er 532, dat is meer dan twee keer zoveel.

Het Brussels Gewest talmt helaas met maatregelen. De gemeenten zijn ondertussen zelf begonnen met inbeslagnames van steps en het inrichten van dropzones. Het wordt tijd dat de regering in actie schiet.

De huidige situatie is gevaarlijk en belemmert de ontwikkeling van een micromobiliteit die beantwoordt aan de behoeften van heel wat Brusselaars. De regering moet zich proactiever opstellen.

Er zijn heel wat acties mogelijk om de verkeersveiligheid te verhogen. Zo stellen de in Brussel actieve deelstepbedrijven onder meer voor om aan elke step een inschrijvingsbewijs te koppelen, teneinde bij ongevallen de identificatie van klanten te vergemakkelijken of overtreeders te verbieden om nog deelsteps te gebruiken.

- le renforcement du contrôle de la qualité des trottinettes. Des études montrent en effet que plusieurs accidents peuvent survenir avec une même trottinette ;

- l'exclusion des contrevenants. Grâce à l'immatriculation, les auteurs d'infractions pourront être bannis du service, ce qui permettra de lutter contre la récidive ;

<sup>1207</sup> - la détection automatique des trottinettes sur les trottoirs pour les empêcher d'y rouler ou d'y stationner ;

- une campagne de prévention commune afin de sensibiliser la population au Code de la route. Je vous l'ai demandée à maintes reprises ;

- la création d'un algorithme de désaturation, pour éviter les zones où l'offre est trop importante et surcharge inutilement l'espace public ;

- l'incitation à la marche : proposition d'une offre tarifaire plus intéressante plus le trajet est long ;

- le financement des trottinettes accessibles aux personnes à mobilité réduite. Certains opérateurs entendent proposer des locations de longue durée pour les adaptateurs développés par certaines sociétés, pour coupler une chaise roulante à une trottinette ;

- le casque intégré aux trottinettes ;

- des redevances permettant enfin aux opérateurs de financer réellement la création de zones de stationnement et la mise en place d'une politique plus forte en matière de sécurité routière.

Voici les douze premières pistes que je soumets concernant les trottinettes pour améliorer la sécurité routière. De votre côté, que faites-vous ? Quand et comment avez-vous pris contact avec les opérateurs ? Quelles sont les conclusions de ces rencontres ? Quelles actions allez-vous mener par rapport à mes propositions et lesquelles comptez-vous soutenir ? Quand seront-elles mises en œuvre ?

J'insiste sur les propositions visant à lutter contre les comportements dangereux, qui excluent du service les contrevenants. J'insiste au sujet de la tolérance zéro en matière de sécurité routière liée à l'usage de trottinettes.

Nous en avons déjà débattu ; une majorité des accidents de trottinettes nécessitant une hospitalisation concernent la tête. Nous vous avons ainsi demandé de discuter avec les opérateurs pour qu'ils mettent des casques à disposition.

Le gouvernement sait que la situation est grave. Le nombre d'accidents explose depuis trois ans et ils sont parfois très graves. Dans les villes où une évaluation a été réalisée, on sait qu'une majorité des blessés a entre 10 et 35 ans, et que 25 % d'entre eux

*Ook campagnes rond verkeersveiligheid of om de bevolking te stimuleren om vaker te voet te gaan, zijn nuttig. Voorts kunt u de deelstepbedrijven met een heffing laten bijdragen aan de inrichting van dropzones en de uitbouw van een sterk verkeersveiligheidsbeleid, en u kunt nog meer maatregelen overwegen.*

*Wat doet u ondertussen? Wanneer en hoe overlegde u met de operatoren? Wat waren de conclusies? Welke acties wilt u voeren? Wanneer wilt u dat doen?*

*U moet vooral werk maken van een verbod op het gebruik van deelsteps door overtreeders. Een nultolerantiebeleid is op dat gebied echt nodig.*

*Voorts belandt het merendeel van de gewonde stepgebruikers met verwondingen aan het hoofd in het ziekenhuis. U zou aan de operatoren kunnen vragen om helmen ter beschikking te stellen.*

*U weet dat de situatie ernstig is. Het aantal ongevallen, waarvan sommige zeer ernstig, is de voorbije drie jaar fors gestegen. De meeste slachtoffers zijn jongeren. Het wordt hoog tijd dat u met een duidelijke strategie voor de verkeersveiligheid komt.*

ont entre 20 et 24 ans. C'est notre jeunesse qui est victime de ces accidents.

Comparées aux lésions des cyclistes, dont les caractéristiques des accidents sont proches, les blessures sont beaucoup plus importantes au niveau de la tête. Je vous demande donc pour la énième fois d'intervenir d'urgence pour que soit adoptée une stratégie claire en matière de sécurité routière.

<sup>1209</sup> **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- La Région fait effectivement face à de multiples enjeux en ce qui concerne le secteur du cyclopartage : la sécurité routière des usagers des trottinettes eux-mêmes, mais aussi l'impact de ceux-ci sur les autres modes de déplacement, l'emprise des trottinettes stationnées dans l'espace public, la présence de ces nouveaux usagers dans la circulation, etc.

La ministre de la Mobilité est déterminée à trouver des solutions à ces problèmes. Le 14 octobre, elle a participé à l'action de sensibilisation organisée par walk.brussels et le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles afin d'encourager la sanctuarisation des trottoirs et ainsi protéger les piétons et les personnes à mobilité réduite mis en danger par les trottinettes.

Elle a aussi eu plusieurs réunions avec David Belliard, adjoint à la mobilité de la maire de Paris, lors de son passage à Bruxelles pour voir quelles solutions ont été mises en place à Paris et comment celles-ci fonctionnent. Elle en discute aussi très ouvertement avec les opérateurs présents à Bruxelles.

Pour faire face à ces enjeux, plusieurs démarches sont en cours et devraient porter leurs fruits au printemps prochain. L'été dernier, le ministre fédéral de la Mobilité, en concertation avec les trois Régions, a modifié le Code de la route afin d'assurer plus de sécurité pour les usagers : il est désormais interdit de rouler sur les trottoirs, de rouler à deux sur un engin et il faut avoir plus de 16 ans si l'on souhaite rouler dans la circulation avec un engin électrique.

Une réduction de la vitesse des trottinettes partagées a été appliquée sur tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale depuis le 1er juillet, avec un retour très positif. Une limitation à 8 km/h a également été imposée sur le piétonnier du centre-ville ainsi que sur la chaussée d'Ixelles entre la chaussée de Wavre et la place Fernand Cocq. Ces modifications de vitesse seront pérennisées dans le cadre de l'adoption de l'arrêté d'exécution de l'ordonnance modifiée relative au cyclopartage, et d'autres zones piétonnes à vitesse réduite pourront suivre.

La démarche d'adaptation du cadre réglementaire a été lancée au niveau régional. L'arrêté relatif au cyclopartage a été approuvé en première lecture par le gouvernement bruxellois le 27 octobre 2022 et la phase de concertation est en cours auprès des communes, des zones de police, des opérateurs et des différentes instances (la Commission régionale de développement et la Commission régionale de la mobilité). La deuxième lecture est prévue pour début 2023. Avec cet arrêté, l'objectif est de limiter le nombre d'engins, de mieux encadrer les demandes de licences,

**Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).**- *Het gewest moet inderdaad maatregelen nemen om de veiligheid van zowel de gebruikers van de deelsteps zelf als de andere weggebruikers te garanderen. Minister van Mobiliteit Van den Brandt is vastbesloten om oplossingen uit te werken voor de uiteenlopende problemen.*

*Op 14 oktober 2022 nam ze bijvoorbeeld deel aan een bewustmakingsactie over het vrijhouden van voetpaden om voetgangers en personen met een beperkte mobiliteit te beschermen.*

*Ze overlegt ook regelmatig over de aanpak in andere steden en bespreekt de problemen met de in Brussel actieve aanbieders van deelsteps.*

*Er zijn al een aantal stappen gezet, die tegen het voorjaar hun vruchten moeten afwerpen. Zo paste federaal minister van Mobiliteit Gilkinet vorige zomer de Wegcode aan, waardoor het voortaan verboden is om over de voetpaden te rijden of met twee personen één step te gebruiken. Wie jonger is dan zestien, mag geen elektrisch voertuig besturen.*

*In het Brussels Gewest geldt sinds 1 juli 2022 een snelheidsbeperking voor steps. De reacties daarop zijn zeer positief.*

*Voorts keurde de regering op 27 oktober 2022 het besluit betreffende deelfietsen in eerste lezing goed. Momenteel loopt het overleg met de gemeenten, de politiezones, de operatoren en de verschillende instanties. De tweede lezing is gepland voor begin 2023. Het besluit moet het aantal voertuigen beperken, duidelijke regels bieden voor vergunningsaanvragen, een retributiesysteem omvatten en de toepassing van snelheidsbeperkingen en parkeerzones officieel invoeren.*

*Daarnaast komt er in 2023 een grote bewustmakingscampagne over de veiligheid van steppers en fietsers.*

de prévoir un système de redevances et de formaliser la mise en application de vitesses adaptées et de zones réglementées pour le stationnement.

La ministre de la Mobilité a aussi prévu une grande campagne de sensibilisation à la sécurité routière des usagers de trottinettes et des cyclistes dans l'agenda de communication de 2023.

<sup>1211</sup> Les échanges entre Bruxelles Mobilité et les opérateurs visant à mettre en place des mesures assurant plus de sécurité aux usagers des véhicules partagés et de la route en général sont fréquents : courriels, groupes de travail. La ministre elle-même a organisé un échange sur ces sujets et a eu notamment l'occasion d'aborder la question du casque. Le Code de la route n'impose pas le port du casque pour l'usage de la trottinette électrique, mais dans le cadre des campagnes de sécurité routière de Bruxelles Mobilité, nous encourageons les utilisateurs de vélo ou de trottinette à en faire usage.

Il semble que la mise à disposition de casques liés à l'engin soit difficilement gérable pour cause d'hygiène, de maintien du matériel en bon état ou de risque de vol. Par contre, une mise à disposition individuelle pourrait être envisagée par les opérateurs.

La question de la sensibilisation des usagers est aussi régulièrement abordée. Pour développer les mesures incitatives à l'intention des opérateurs, une campagne de sensibilisation a été organisée par Bruxelles Mobilité. Le sujet concerne les règles du Code de la route pour les trottinettes électriques, dont les récentes évolutions concernant ces véhicules. Un dépliant a été créé et partagé avec les opérateurs, les communes et d'autres partenaires du secteur public. L'avantage est qu'un message et une identité visuelle communs peuvent être partagés avec de nombreux utilisateurs finaux.

Une consultation avec safe.brussels, les communes et les zones de police, en présence également de tous les opérateurs de micromobilité partagée, a eu lieu lors de l'atelier mobilité partagée du 5 mai 2022. À cette occasion, les intentions de l'arrêté d'exécution de l'ordonnance cyclopartage ont été présentées. Toutes les recommandations de ces organisations ont été reflétées dans le projet d'arrêté approuvé en première lecture le 27 octobre 2022.

<sup>1213</sup> **M. David Weytsman (MR).** - Doit-on vraiment saluer le fait que votre cabinet commence enfin à organiser des réunions avec les opérateurs ? Et que vous utilisiez une partie de votre temps de parole pour rappeler des règles fédérales bien connues, dont nous avons déjà discuté à plusieurs reprises ?

De tout ce qui a été entrepris jusqu'à présent, absolument rien ne relève de la Région ! Même la limite de vitesse de 8 km/h imposée sur le piétonnier, le bourgmestre de la Ville de Bruxelles se vante d'en être à l'origine ! En d'autres termes, la réponse de la ministre ne cite aucune action menée à ce jour pour lutter

*Brussel Mobiliteit overlegt regelmatig over maatregelen om de veiligheid van gebruikers van deelvoertuigen te verbeteren. Tijdens een overleg dat de minister bijwoonde, kwam het dragen van een helm ter sprake. Dat is volgens de Wegcode niet verplicht voor gebruikers van elektrische steps. Brussel Mobiliteit spoort fietsers en steppers in zijn campagnes wel aan om een helm te dragen.*

*Het ligt moeilijk op het gebied van hygiëne, onderhoud en diefstal om in helmen te voorzien voor het gebruik van deelvoertuigen. De deelstepbedrijven zouden wel helmen ter beschikking kunnen stellen aan individuele gebruikers.*

*Daarnaast voerde Brussel Mobiliteit een bewustmakingscampagne voor de gebruikers. Samen met de deelstepbedrijven, de gemeenten en andere overheidsinstellingen stelde het ook een folder over een veilig gebruik op.*

*Op 5 mei 2022 vond er overleg plaats tussen safe.brussels, de gemeenten, de politiezones en de aanbieders van deelvoertuigen. Hun aanbevelingen werden opgenomen in het ontwerpbesluit betreffende deelfietsen dat op 27 oktober 2022 in eerste lezing is goedgekeurd.*

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans). - Moeten we nu juichen omdat er eindelijk overleg met de deelstepbedrijven plaatsvindt? Of omdat u uw spreektijd gebruikt om welbekende federale regels aan te halen?

*Het gewest zelf heeft tot nu toe helemaal niets ondernomen! Zelfs de snelheidsbeperking voor steps was een idee van de Brusselse burgemeester Close. Minister Van den Brandt vermeldt in haar antwoord geen enkele actie die ze ondernam om de alsmaar toenemende ongevallen met steps te voorkomen.*

*Over de voorstellen van de deelstepbedrijven hoorde ik in uw antwoord niets. U verwees ook niet naar enig element*

efficacement contre les accidents impliquant des trottinettes. Or, leur nombre n'a cessé d'augmenter ces trois dernières années.

Lors d'un débat hier, Mme Parmentier me reprochait de ne pas formuler de propositions. Je viens de vous en proposer douze, qui existent déjà, comme à Paris, ou sont proposées par des opérateurs. Vous ne vous êtes d'ailleurs pas positionnée à ce sujet.

De plus, à l'exception d'une campagne de sécurité routière que nous appelons de nos vœux depuis 2021, rien dans la réponse de la ministre ne participe à la sécurité routière. Vous dites simplement que le gouvernement va adopter un arrêté visant à mettre en œuvre l'ordonnance et limiter le nombre d'engins sur le territoire - forcément en corrélation avec le nombre d'accidents. La ministre dit faire de l'objectif de zéro accident sa priorité. Elle nous a affirmé que toute la politique mise en œuvre, en particulier l'augmentation des tarifs de stationnement, la ville 30, Good Move, etc., vise la sécurité routière, mais nous observons un triplement du nombre d'accidents dans certaines communes et rien n'est mis en place !

J'aimerais donc savoir comment vous vous positionnez sur toutes les propositions concernant les études, les cartes d'identité, l'immatriculation ou encore le renforcement des contrôles de qualité. Grâce aux études réalisées dans d'autres villes, nous savons que les mêmes accidents se produisent sur le même matériel.

J'en conclus que ce n'est pas une priorité pour votre gouvernement et qu'aucune action ne sera menée en 2023. C'est incroyable !

- *L'incident est clos.*

1217 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1217 **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,**

1217 **concernant la fraude dans les transports publics.**

1219 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- J'avais intitulé ma question orale « Le fraudalisme dans les transports publics », mais les services n'ont pas accepté ce néologisme. Pourtant, il s'agit de la contraction des mots « fraude » et « vandalisme ».

J'ai eu connaissance de nouvelles techniques de fraude dans les stations de métro de la STIB, des techniques qui s'apparentent à du vandalisme. En effet, malgré les contrôles, nombreux sont ceux qui tentent encore de passer en force pour ne pas payer leurs tickets de métro. À Bruxelles, ils semblent même avoir trouvé un nouveau point faible pour franchir les portiques de sécurité, à savoir un bouton d'urgence qui commande leur ouverture. Ce bouton, indispensable en cas de danger ou d'incendie, permet

*dat aan de verkeersveiligheid kan bijdragen. U zegt dat de regering een uitvoeringsbesluit zal goedkeuren en het aantal deelvoertuigen in Brussel zal beperken. Minister Van den Brandt streeft naar nul ongevallen. In sommige gemeenten zijn die echter verdriedubbeld en nog gebeurt er niets!*

*Ik zou graag weten hoe ze tegenover de voorstellen van de deelstepbedrijven staat, maar ik moet vaststellen dat deze regering een veilig gebruik van deelsteps geen prioriteit vindt en dat er in 2023 geen acties komen. Ongelooflijk!*

- *Het incident is gesloten.*

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

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

**betreffende de fraude in het openbaar vervoer.**

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Zwartrijders hebben een nieuwe techniek die gepaard gaat met vandalisme. Ze drukken de noodknop in, waardoor alle poortjes opengaan en het alarmsysteem wordt geactiveerd. Het misbruik leidt tot slijtage van de levensbelangrijke noodknoppen. Sommige vandalen geven er gewoon een trap tegen. Daarnaast doen ze ook aan tailgating, waarbij ze met een betalende reiziger mee door de poortjes glippen.*

*Die praktijken hebben niet alleen een kostprijs voor de MIVB, ze verhogen ook het onveiligheidsgevoel bij reizigers. Er zijn*



l'ouverture automatique de tous les portiques, tout en activant le système d'alarme.

Certains fraudeurs au courant de son existence appuient donc tout simplement sur ce bouton, facilement accessible, afin d'activer l'ouverture d'urgence des portiques de sécurité. Cette utilisation intempestive s'accompagne ainsi d'une certaine dégradation de ce bouton d'urgence, pourtant indispensable à la sécurité des stations de métro. Certains fraudeurs l'activent avec le pied, sans ménagement. À cette technique de fraude s'ajoute également le phénomène de « talonnage (tailgating) », aussi appelé « petit train », où les fraudeurs se collent aux autres usagers pour franchir les portiques.

Si ces actes de « fraudalisme » représentent un manque à gagner et ont un coût pour la STIB, ils créent également un sentiment d'insécurité parmi les navetteurs.

Certaines mesures ont été prises, comme l'installation de caméras ou la présence renforcée du personnel en station pour limiter ces incidents, mais ces mesures semblent insuffisantes. Par ailleurs, dans certaines stations de métro, les boutons d'urgence sont toujours facilement accessibles et ne bénéficient pas pour autant d'une surveillance accrue.

La lutte contre la fraude doit nécessairement être opérée de manière intelligente, ciblée et humaine.

Au sujet de la technique de « fraudalisme » qui vise les boutons d'urgence, la STIB annonçait en 2013 vouloir installer tous ces boutons d'urgence en zone contrôlée, afin de stopper toute tentative de fraude. Qu'en est-il aujourd'hui et que fait-on pour la combattre ?

A-t-on une idée de l'ampleur du phénomène ? Dans quelles stations a-t-il cours et à quelle échelle ? Constate-t-on une augmentation de ce type d'infraction ? Les préjudices subis en matière de fraude et de vandalisme ont-ils été objectivés ?

<sup>1221</sup> Comptez-vous installer davantage de caméras le long de chaque ligne de validation, afin de vérifier si l'ouverture d'urgence se justifie ?

Quels sont dès lors les moyens affectés au contrôle de la validation des sésames d'accès au réseau de la STIB ? Combien d'équivalents temps plein permettent-ils l'accomplissement correct de cette mission ?

La STIB prévoit-elle d'augmenter le nombre d'agents de prévention afin de combattre la fraude et le sentiment d'insécurité qui en découle ?

Combien de portiques sont-ils équipés de caméras intégrées, pour lutter contre les resquilleurs pratiquant le talonnage ?

Dans sa lutte contre les fraudeurs, la STIB avait élaboré un algorithme visant à rendre ses caméras intelligentes et à permettre la transmission en temps réel du portrait de chaque

*camera's geïnstalleerd en er is meer personeel in stations om de praktijken tegen te gaan, maar dat volstaat niet.*

*In 2013 kondigde de MIVB aan dat ze de noodknoppen in zones met meer toezicht wou plaatsen. Is dat intussen gebeurd?*

*Waar gebeuren dergelijke praktijken en hoe vaak? Neemt het aantal inbreuken toe? Hoeveel kosten het zwaartrijden en vandalisme aan de MIVB?*

*Laat u meer camera's installeren aan de poortjes, zodat kan worden nagegaan of de noodknop terecht wordt gebruikt?*

*Hoeveel geld gaat er naar betaalcontroles aan de poortjes? Hoeveel mensen zijn er voltijds mee bezig?*

*Is de MIVB van plan om meer veiligheidsagenten in te zetten om het zwaartrijden en het onveiligheidsgevoel te bestrijden?*

*Hoeveel poortjes zijn uitgerust met camera's om tailgating tegen te gaan?*

*De MIVB had een algoritme uitgewerkt om haar camera's intelligent te maken. Wordt dat intussen gebruikt? Zijn er overtreders op heterdaad betrapt?*

fraudeur aux patrouilleurs les plus proches de lui. Où en est son déploiement ? Quels sont les retours du département de sécurité de la STIB ? Des personnes ont-elles été prises en flagrant délit ? Existe-t-il un suivi de cette problématique ?

Des initiatives sont-elles prises pour réduire l'impact des actes de vandalisme dans les stations ?

<sup>1223</sup> **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- La STIB offre un service de qualité à toutes celles et ceux qui ont besoin de se déplacer à Bruxelles. La ministre de la Mobilité et moi-même regrettons à la fois la fraude et le vandalisme. Ceux-ci rongent la sécurité et la solidarité si importantes pour notre système de transport public.

Auparavant, des boutons d'ouverture d'urgence étaient installés de part et d'autre des portillons, à savoir en zone contrôlée et en zone non contrôlée. Depuis lors, les boutons situés en zone non contrôlée ont été retirés, avec l'accord du Siamu. Malheureusement, les boutons situés en zone contrôlée sont encore utilisés par des fraudeurs pour ouvrir les portillons. Ce phénomène bien connu de la STIB est en augmentation. Une solution est à l'étude au Siamu.

Les agents de sécurité de la STIB ne sont pas spécifiquement affectés à la surveillance des portillons. Ils sont présents sur le réseau afin d'assurer la sécurisation des transports publics et des personnes qui en font usage. Les équipes effectuent à la fois des missions planifiées de contrôle et de sécurisation du réseau et des missions en temps réel, en fonction des incidents qui ont lieu ou des besoins opérationnels.

Lors des missions en station, les agents veillent à la sécurisation des lieux dans leur ensemble, portillons compris.

La STIB organise également des missions spécifiques pour le contrôle des titres de transport.

Depuis 2014, le nombre d'agents de sécurité de la STIB est passé de près de 200 à quelque 325 aujourd'hui. À ces agents s'ajoutent environ 300 agents de terrain, présents pour assurer une présence dissuasive, ainsi que pour informer et rassurer les voyageurs.

En ce qui concerne le contrôle de la fraude aux portillons au moyen de caméras qui y sont intégrées pour lutter contre le talonnage, les tests sont une réussite. Dès que le système sera opérationnel, la STIB sera en mesure d'intervenir lorsque le système détectera un « petit train » aux portillons, ce qui permettra aux agents de sécurité d'effectuer un contrôle ciblé. La solution technique est prête. Il reste des aspects opérationnels à mettre en place avant l'utilisation de cet outil pour lutter contre la fraude, comme la formation des agents.

Actuellement, les portillons comptent déjà le nombre de passagers et il est donc possible de détecter les stations où il est fréquent que plusieurs personnes passent les portillons en même temps, ce qui permet de cibler les contrôles.

*Wat wordt er gedaan om de gevolgen van vandalisme in stations te beperken?*

**Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).**- *Zwartrijden en vandalisme ondermijnen de veiligheid en de solidariteit.*

*Vroeger waren er aan beide zijden van de poortjes noodknoppen, nu alleen nog aan de binnenzijde. Helaas maken zwartrijders er alsmaar vaker misbruik van. Wij bekijken met de brandweer wat we daaraan kunnen doen.*

*De 325 MIVB-veiligheidsagenten houden niet specifiek de poortjes in de gaten; ze staan in voor de veiligheid in het algemeen. Bovendien werkt de aanwezigheid van nog eens 300 terreinmedewerkers ontradend. Daarnaast organiseert de MIVB specifieke kaartjescontroles.*

*De tests met camera's om tailgating tegen te gaan, zijn een succes. Het volstaat nu om het personeel op te leiden en het systeem dat "treinen" van reizigers registreert, te installeren. Bovendien wordt het aantal reizigers nu al geteld dat een poortje voorbijgaat. Het is dus mogelijk om doelgerichte controles uit te voeren in de stations waar tailgating wordt vastgesteld.*

*De MIVB neemt ook maatregelen om de veiligheid op het net te verzekeren, onder andere inzet van meer personeel in de stations en de installatie van camera's op de perrons en in de voertuigen.*

*Zij gebruikt ook antigraffiti-film op ruiten en stoelruggen om graffiti tegen te gaan en parkeert haar voertuigen in afgeschermdes remises, waar 's nachts niemand bij kan.*

La STIB prend également différentes mesures pour assurer la sécurité sur son réseau, de son personnel, ses voyageurs, mais également ses infrastructures et son matériel : présence renforcée de personnel en station, caméras en station, caméras embarquées dans les véhicules, caméras dans les dépôts et remises, clôture et service de gardiennage pour empêcher l'accès aux infrastructures, portillons aux entrées et sorties de station, etc.

Des mesures spécifiques ciblent la problématique des graffitis. Des films protecteurs antigraffiti sont présents sur les fenêtres, ainsi que sur le dos des sièges dans certains véhicules. En 2021 a eu lieu une action d'habillage des portes d'accès aux locaux techniques : des autocollants y sont placés afin de masquer les graffitis et de renforcer l'identité visuelle de la STIB. Un produit est également appliqué sur la peinture des trams pour faciliter le nettoyage des éventuels graffitis.

Enfin, les véhicules de la STIB sont garés dans des zones protégées. Les dépôts et les zones de garage hors dépôt disposent soit d'un service de gardiennage, soit ne sont pas accessibles au public la nuit.

1227 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Ma question fait suite à des demandes de voyageurs de la STIB qui en ont assez et éprouvent un véritable malaise à circuler en permanence avec des personnes qui perturbent leur voyage, en déclenchant les alarmes au moment de passer les portiques ou en les bousculant. L'objectif est d'améliorer la qualité de vie sur le réseau de la STIB.

Vous dites que le phénomène est en augmentation. J'aurais aimé que vous objectiviez la situation, chiffres à l'appui, et que vous nous indiquiez les stations concernées. Quel est le profil type de ces personnes ? Sont-elles prises en flagrant délit afin d'endiguer le phénomène ? Quel est le modus operandi des interventions pour y faire face ? Vous dites qu'il n'y a pas d'équipe dédiée à cette action. Ma collègue Czekalski et moi-même appelons de nos vœux une plus grande présence en station pour endiguer le phénomène de façon plus drastique.

Quelle est la solution préconisée par le Siamu ? À l'étranger, ce type de bouton est mieux protégé et ne peut être utilisé qu'en cas d'urgence. Il est donc possible d'obtenir une ouverture en urgence sans le rendre aussi accessible. Je vous invite à étudier la question, car ce problème ne se pose pas sur les autres réseaux. Avez-vous des réponses complémentaires à cet égard ?

1227 **Mme la présidente.**- Nous avons indiqué, en début de réunion, que Mme Trachte ne répondrait pas aux questions complémentaires adressées à Mme Van den Brandt.

- *L'incident est clos.*

1233 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (*in het Frans*).- *Mijn vraag kwam er naar aanleiding van klachten van MIVB-reizigers die het beu zijn dat zwartrijders alarmknoppen indrukken of tegen hen aanlopen als ze door de poortjes gaan.*

*U zegt dat dergelijke wanpraktijken toenemen. Hoe dikwijls gebeurt het per station? Welk profiel hebben de daders? Wordt er werk gemaakt van betrapting? U zegt dat geen team daar specifiek rond werkt. Collega Czekalski en ik willen dat er meer personeel komt om het probleem drastischer aan te pakken.*

*Welke oplossing stelt de brandweer voor? In het buitenland zijn noodknoppen beter afgeschermd.*

**Mevrouw de voorzitter.**- Bij het begin van de vergadering hebben we laten weten dat mevrouw Trachte geen bijkomende vragen aan mevrouw Van den Brandt beantwoordt.

- *Het incident is gesloten.*

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

1233 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,

1233 concernant l'évaluation du réseau ICR.

1235 Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le développement de pistes et d'itinéraires cyclables à Bruxelles est un enjeu important que nous soutenons tous. Les déplacements moyens et courts peuvent bénéficier d'un report vers le vélo. À ce titre, le développement d'une infrastructure sécurisée et l'amélioration de la qualité du réseau d'itinéraires cyclables sont fondamentaux. Toutes les enquêtes le montrent.

Les différents réseaux d'itinéraires cyclables de la Région ont été complétés par un réseau à points-nœuds où l'utilisateur définit lui-même son parcours, en boucle ou en ligne, en notant la succession des numéros qu'il doit suivre. Le développement d'un réseau à la carte complète celui existant, tout en ouvrant la voie à davantage de cyclisme de loisir ou pour aller au travail. L'appui du gouvernement à visit.brussels est un pas dans la bonne direction.

Toutefois, il y a lieu de s'interroger sur la valeur ajoutée du réseau d'itinéraires cyclables régionaux (ICR) tel qu'il existe aujourd'hui, incomplet, se basant sur des panneaux invasifs dans l'espace public, pas toujours utiles et s'éloignant quelque peu du projet initial. Les nouvelles technologies, doublées d'une politique cyclable volontariste, interrogent sur la pertinence et le coût d'un tel maintien. Comme les années précédentes, le budget 2023 annonce une signalétique lisible et uniformisée couvrant l'ensemble du réseau, sur la base de celle des ICR et du réseau express régional pour cyclistes (RER vélo), ainsi que la poursuite de l'étude consacrée au réseau d'itinéraires cyclables.

Qu'en est-il de l'évaluation des ICR, que nous attendons depuis plusieurs années ? Pourquoi cette étude prend-elle autant de temps ? Quels en sont à ce stade les enseignements ? Si les évaluations sont négatives, pourquoi continuer à dépenser des sommes considérables pour compléter le réseau ?

Afin d'évaluer le potentiel d'amélioration des réseaux cyclables par le biais de réaménagements et de mesures de circulation, avez-vous, en concertation avec les communes bruxelloises, procédé à leur analyse itinéraire par itinéraire ? Quelles priorités ont été relevées ?

Au sujet de l'audit du réseau d'itinéraires cyclables, quelles allocations budgétaires sont concernées, en dehors de celle destinée aux dépenses de fonctionnement dans le cadre de la politique stratégique de la mobilité et des actions qui y sont liées ? Pour quels montants ?

Concernant spécifiquement la signalétique lisible et uniformisée de l'ensemble du réseau cyclable, quels moyens ont

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

betreffende de evaluatie van het GFR-netwerk.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Als we willen dat meer korte en middellange afstanden met de fiets worden afgelegd, moeten we de fietsinfrastructuur uitbreiden en veiliger maken. Dat blijkt uit alle onderzoeken.

De gewestelijke fietsroutes (GFR's) zijn aangevuld met een netwerk van fietsknooppunten waarmee fietsers hun route kunnen uitstippelen, al dan niet in lusvorm. Dat netwerk zal het vrijetijds- en woonwerf fietsverkeer een echte boost geven.

Gelet op de nieuwe technologieën kunnen we ons echter afvragen hoe relevant de instandhouding van het GFR-netwerk is, dat onvolledig is en wordt aangeduid met invasieve borden in de openbare ruimte.

Net als de vorige jaren wordt in de begroting 2023 een duidelijke en eenvormige bewegwijzering voor het hele netwerk en de voortzetting van de GFR-studie aangekondigd.

We wachten al jaren op de evaluatie van de GFR's. Waarom duurt dat onderzoek zo lang? Zijn er al voorlopige conclusies getrokken? Als die negatief zijn, waarom dan nog aanzienlijke bedragen uitgeven om het netwerk te voltooien?

Hebt u samen met de gemeenten de mogelijkheden voor verbetering van de GFR's geanalyseerd? Welke prioriteiten zijn vastgesteld?

Welk bedrag is uitgetrokken voor de audit van het GFR-netwerk? Op welke begrotingspost is het ingeschreven?

Welke middelen zijn in 2023 vrijgemaakt voor een duidelijke en eenvormige bewegwijzering voor het hele netwerk? Welke projecten zijn prioritair?

Hoever staat de uitvoering van de Brusselse knooppunten en de verbinding met de knooppunten in de andere twee gewesten?

été débloqués pour l'année 2023 ? Quels projets seront prioritairement concernés ?

Où en êtes-vous dans la mise en œuvre des points-nœuds bruxellois et de leur connexion avec les deux autres Régions ?

1237 **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- Le réseau ICR a été étudié en 1993 et partiellement mis en œuvre et balisé. Le plan Good Move prévoit de compléter ce réseau, intégré dans la couche vélo confort de la spécialisation multimodale des voiries, après avoir réalisé une évaluation du réseau existant. Une telle évaluation est pertinente parce que les aménagements cyclables sur les grands axes et les nouvelles voiries apaisées ont potentiellement changé les cheminements des cyclistes, et certains itinéraires pourraient changer. Par ailleurs, il est important de connaître l'usage que les cyclistes font du réseau, ainsi que leur ressenti par rapport à son attractivité.

L'étude d'évaluation du réseau ICR a démarré en octobre. Elle a été quelque peu retardée par des problèmes de personnel rencontrés par l'ASBL Fietsersbond, qui coordonne l'étude. Lors de la première réunion du comité d'accompagnement, l'ASBL a expliqué la méthodologie et le phasage de ladite étude.

Dans un premier temps, il s'agit d'apposer des « Telraam » (compteurs automatiques) chez des bénévoles qui habitent sur le réseau ICR pour mesurer son utilisation, mais aussi le volume de la circulation automobile sur l'axe. Tout le monde peut poser sa candidature sur le site web de Telraam.

Dans un deuxième temps, une enquête sera menée pour mieux connaître l'usage que les cyclistes font du réseau. Ensuite, une analyse évaluera la pertinence du réseau actuel après l'adoption du plan Good Move et la création des cyclostrades et du réseau à points-nœuds. Il n'y a pas encore d'enseignements à tirer pour l'instant. Rappelons qu'en 2016, le travail de Bruxelles Mobilité sur les ICR a été mis en pause par le prédécesseur de ma collègue, à l'exception de demandes de permis d'urbanisme par Bruxelles Mobilité à Uccle, que la commune a entre-temps mis en œuvre, en partie avec un financement régional.

Les réseaux cyclables ont été repris dans la cartographie Good Move de la spécialisation multimodale des voiries comme réseaux vélo plus et confort, ces derniers intégrant le réseau ICR avec d'autres axes à haut potentiel cyclable. Pour les déplacements quotidiens, les Bruxellois pourront choisir les réseaux plus pour leurs déplacements sur des moyennes et longues distances, et les réseaux confort et quartier pour des déplacements à l'échelle du quartier ou entre les quartiers.

Ce sont notamment les communes qui ont contribué à cette définition du réseau confort. L'évaluation du réseau ICR vise notamment à envisager la pertinence du réseau de 1993 dans un réseau confort plus large, mais qui manque parfois de cohérence, puisqu'il n'a pas fait l'objet d'une étude de réseau comme cela avait été fait en 1993 pour le réseau ICR.

**Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).**- *Het netwerk van gewestelijke fietsroutes (GFR's), dat in 1993 werd bestudeerd, werd gedeeltelijk uitgevoerd en bewegwijzerd.*

*Good Move voorziet in de voltooiing van het netwerk en de integratie ervan in het fietsnetwerk comfort, na een evaluatie van het bestaande netwerk.*

*De evaluatie is in oktober van start gegaan en wordt gecoördineerd door de Fietsersbond, die tijdens de eerste vergadering van het begeleidingscomité de methodologie en de fasering van de studie heeft toegelicht.*

*De eerste stap is het installeren van automatische meters in huizen van vrijwilligers die op het GFR-netwerk wonen om het gebruik van de fietsroutes en het autoverkeer te meten. Iedereen kan zich daarvoor aanmelden op de website Telraam.*

*In een tweede fase zal een enquête worden uitgevoerd om meer te weten te komen over de manier waarop fietsers het netwerk gebruiken.*

*Vervolgens zal een analyse worden uitgevoerd om de relevantie van het netwerk te beoordelen na de goedkeuring van Good Move en de voltooiing van de fietssnelwegen en het knooppuntennetwerk.*

*De fietsroutes zijn opgenomen in de fietsnetwerken plus en comfort van Good Move. De Brusselaars zullen het netwerk plus kunnen gebruiken voor verplaatsingen op middellange en lange afstand en de netwerken comfort en wijk voor verplaatsingen op wijkniveau of tussen wijken.*

1239 En dehors de l'allocation budgétaire 17.001.08.07.12.11 destinée aux dépenses de fonctionnement dans le cadre de la politique stratégique de la mobilité et des actions qui y sont liées, il n'y a pas, pour l'instant, d'autres articles budgétaires concernés ; il s'agit d'une étude stratégique. Les aménagements sont à effectuer, soit par la Région sur l'allocation des investissements routiers, soit par les communes par le biais de subsides aux communes.

À titre d'exemple, en 2022, la ministre Van den Brandt a subventionné le réaménagement de la rue Van Soust, sur l'itinéraire cyclable régional (ICR) 10 à Anderlecht et Molenbeek, à hauteur de 597.200 euros au bénéfice de la commune d'Anderlecht, le réaménagement de l'avenue Lecharlier, sur l'ICR 12 à Jette, pour 700.000 euros, et le réaménagement de la rue Baron Van Hamme, sur l'ICR 8 à Uccle, pour 300.000 euros.

Enfin, le réseau des points-nœuds a été complété et inauguré le 23 novembre dernier. Une communication large sera réalisée au printemps pour promouvoir ce nouveau réseau.

1241 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Tout élément permettant d'améliorer la cyclabilité de Bruxelles est bienvenu, mais faut-il pour autant placer des panneaux coûteux partout, pour des points d'intérêt relatif ?

La ministre de la Mobilité m'a déjà fait part d'un certain nombre de questions qu'elle se pose sur la pertinence des itinéraires cyclables régionaux. Et pourtant, au fil des années, des panneaux les indiquant ont été placés un peu partout, à l'heure où les nouvelles technologies proposent des parcours beaucoup plus adaptés au profil des trajets, qu'il s'agisse de se rendre du domicile au lieu de travail ou à l'école, ou dans le cadre des loisirs. Il s'agit en effet aussi d'inciter un maximum de personnes à se rendre à Bruxelles à vélo et à découvrir la ville par ce moyen.

Quelle est l'utilité d'une forêt de panneaux que presque personne n'utilise ?

Vous nous expliquez que vous arrivez au bout de l'installation du réseau d'ICR et qu'une évaluation va avoir lieu. Il aurait fallu procéder autrement et évaluer le système avant de l'implanter. Déplacer un centre d'intérêt sur une application est une opération très simple. Déplacer des panneaux en fonction de rues plus sécurisées que d'autres n'est plus du tout dans l'air du temps.

Dès lors, je vous invite à réaliser cette étude le plus rapidement possible, de façon à offrir aux cyclistes bruxellois les outils leur permettant d'utiliser les artères les plus sécurisées et les plus confortables.

- *L'incident est clos.*

1245 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

*De middelen voor de studie zijn ingeschreven op basisallocatie 17.001.08.07.12.11 voor werkingsuitgaven in het kader van het strategische mobiliteitsbeleid. De verbeteringswerken worden nadien uitgevoerd door het gewest via de basisallocatie voor wegeninvesteringen of door de gemeenten via de gewestelijke subsidies.*

*Het knooppuntennetwerk is voltooid en werd op 23 november ingehuldigd. In het voorjaar zal dat nieuwe netwerk uitgebreid worden gepromoot.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Elke maatregel die fietsen in Brussel aangenamer maakt, is welkom, maar moeten er echt overal borden komen?*

*De minister van Mobiliteit had al aangegeven dat ze twijfels had over de relevantie van de gewestelijke fietsroutes en toch zijn er in de loop der jaren overal borden geplaatst die de routes aangeven, terwijl nieuwe technologieën routes aanbieden die veel beter zijn aangepast aan de behoeften van de fietsers. Wat is het nut van een wildgroei aan borden die bijna niemand gebruikt?*

*U legt ons uit dat het GFR-netwerk bijna voltooid is en dat er een evaluatie zal plaatsvinden. Men had beter andersom te werk gegaan door eerst het systeem te evalueren, voordat het verder werd uitgevoerd. Het lijkt mij nuttiger en eenvoudiger om de focus te verleggen naar een app. Het is niet meer van deze tijd om overal borden te plaatsen om de meest veilige en aangename routes aan te duiden.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

1245 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,

1245 concernant les personnes en errance et précarisées dans les stations de la STIB.

1247 Mme Aurélie Czekalski (MR).- La situation des personnes en errance et précarisées dans les stations de la STIB va de mal en pis. Il fait froid tous les jours, et nous sommes confrontés à cette problématique dans les différentes stations. Nombreux sont les lieux problématiques, en sous-sol ou en surface, que je peux vous citer. Les personnes en errance et précarisées se retrouvent dans les entrées des stations, dans les courants d'air, sur les quais, dans les différents couloirs, etc.

Début 2022, j'interrogeais la ministre de la Mobilité sur la recrudescence des personnes en errance et toxicomanes dans les stations de la STIB. Une réunion pour trouver des solutions structurelles à ce problème avait eu lieu à la mi-décembre 2021.

La mission première de la STIB est le transport public de personnes, mais force est de constater que le personnel de la STIB doit assumer chaque jour de nouvelles missions face à ces problématiques qui surgissent. Nous pouvons d'ailleurs nous demander quel est le rôle du personnel de la STIB dans ce cadre.

Selon les chiffres de Bruss'help, 5.313 personnes sans abri et mal logées ont été comptabilisées la nuit du 9 novembre 2020 en Région bruxelloise. Cela représente une augmentation de près de 30 % par rapport à 2018. Ainsi, 719 personnes ont été comptées dans l'espace public, dont environ 175 personnes (24 %) dans les infrastructures de la STIB et les gares. Énormément de questions se posent à la lecture ces chiffres : pourquoi autant de personnes se retrouvent-elles sans abri, d'où viennent-elles ?

Bruss'help a d'ailleurs organisé le 8 novembre 2022, en collaboration avec le secteur bruxellois de l'aide aux sans-abri et différents services connexes, la septième édition du dénombrement des personnes sans abri et mal logées en Région de Bruxelles-Capitale. Les données collectées vont être analysées, pour une publication des résultats et une présentation au gouvernement et au Parlement bruxellois au printemps 2023.

Début 2022, les chiffres que me livrait la ministre de la Mobilité étaient très interpellants. Je cite : « Voici les chiffres pour les années 2019, 2020 et 2021, à chaque fois pour la période entre janvier et octobre. Pour les SDF, il y en a eu 2.029 en 2019, 2.361 en 2020 et 3.601 en 2021. On constate une forte augmentation entre 2020 et 2021 (+53 %). Pour les mendiants, il y en a eu 291 en 2019, 168 en 2020, 456 en 2021. Ici aussi, on constate une très forte augmentation entre 2020 et 2021 (+171 %). »

Il est essentiel de venir en aide aux personnes en errance dans ces lieux très fréquentés. Au vu de la recrudescence des personnes en errance sur le réseau de la STIB, une réunion pour trouver des solutions structurelles avait eu lieu à la mi-décembre 2021.

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

betreffende de zwervende en kansarme personen in de MIVB-stations.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- Er houden zich alsmaar meer daklozen op in de MIVB-stations, zeker nu het koud is. Tussen 2020 en 2021 nam het aantal toe met 53% en het aantal bedelaars steeg in dezelfde periode met maar liefst 171%. Die mensen leven in erbarmelijke omstandigheden.

De opdracht van de MIVB is de organisatie van openbaar personenvervoer. Het personeel van de maatschappij moet echter door de daklozenproblematiek dagelijks andere taken op zich nemen. Er zou volgens minister Van den Brandt in december vorig jaar met de MIVB over een structurele oplossing worden overlegd.

Welke oplossingen op korte, middellange en lange termijn ziet de MIVB? Welke maatregelen nam ze sinds de vergadering in december 2021?

Hoeveel daklozen telde de MIVB in 2022 in haar stations en op haar netwerk? Hoe evolueerden die cijfers sinds 2021?

Hoe werken New Samusocial en het Centrum voor dringend onthaal Ariane samen om die personen op te vangen? Hoe evolueerde de situatie daar de voorbije jaren?

Hoe evolueert het aantal klachten over daklozen? Hoe wordt daarop ingegaan?

Wat doet de MIVB voor haar personeelsleden die dagelijks met daklozen in contact komen? Welke instructies krijgen zij?

Hoe verlopen de contacten van minister Van den Brandt daarover met Verenigd Collegelid Maron?

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

Quelles pistes sont-elles à l'étude au sein de la STIB à court, moyen et long termes ? Qu'a-t-il été mis en place depuis cette réunion ?

Quels sont les chiffres de la STIB pour 2022 concernant les personnes en errance et précarisées dans ses stations et sur son réseau ? Quelles sont les évolutions depuis 2020 et 2021 ?

Quelles ont été les collaborations avec le New Samusocial et le centre d'accueil d'urgence Ariane concernant les personnes en errance et précarisées dans les stations de la STIB en 2022 ? Quelles sont les évolutions d'une année à l'autre ?

Quelle est l'évolution du nombre de plaintes concernant les personnes en errance et précarisées ? Quelles réponses sont-elles apportées en la matière ?

Qu'est-il mis en place au niveau du personnel de la STIB qui est confronté tous les jours aux personnes en errance et précarisées ? Quelles sont les instructions données au personnel de la STIB pour une meilleure prise en charge de ces personnes dans les stations ?

Quels sont vos contacts à ce sujet avec le membre du Collège réuni chargé de la Santé, M. Maron ?

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

**Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.** - Comme vous le savez, la situation des personnes en errance et précarisées est un problème structurel qui dépasse largement le cadre des transports publics. Il existe évidemment depuis longtemps, mais a terriblement empiré depuis la crise du Covid-19. Récemment, avec le froid, les personnes en détresse et les toxicomanes sont venus se réfugier en nombre dans les stations. C'est très compliqué, car les services sont maintenant saturés. Quand la STIB déplace des personnes, elles reviennent d'ailleurs souvent peu de temps après.

Avec la STIB, Mme Van den Brandt a tiré la sonnette d'alarme. Il faut d'urgence une réponse globale de la police, de la justice, des associations et des services sociaux. Nous avons besoin de tous les acteurs de la problématique : l'État fédéral, la Région et les communes. Nous cherchons donc des solutions avec les différentes instances, telles que la police, les services sociaux et de santé, les communes et le niveau fédéral.

La réponse doit être humaine et prendre en considération l'ensemble des dimensions, qu'elles soient sociales, sanitaires, mais aussi de prévention et de sécurité. Les transports publics se doivent d'être accueillants et sûrs.

Après que la STIB et ma collègue ont tiré la sonnette d'alarme sur l'urgence de la situation, compte tenu de la complexité de la problématique et en raison de ses compétences, il a été décidé que le ministre-président dirigerait le groupe de travail qui réunit le directeur-coordonateur administratif de la police fédérale, les

**Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).** - *De daklozenproblematiek, die niet alleen voelbaar is bij de openbaarvervoersmaatschappijen, werd sinds de coronacrisis een stuk erger. Toen het kouder werd, zochten wanhopige personen en drugverslaafden hun toevlucht tot de MIVB-stations.*

*De MIVB en minister Van den Brandt riepen daarom politie, justitie, daklozenorganisaties, sociale diensten en gemeenten op om samen een menselijke oplossing uit te werken, zodat het openbaar vervoer weer aantrekkelijk en veilig wordt.*

*Daarop werd beslist dat er een werkgroep komt waarin de federale politie, de politiezones, de openbaarvervoersmaatschappijen, safe.brussels, Bruss'help en de betrokken kabinetten zitten. Minister-president Vervoort zit de werkgroep voor.*

*De minister-president vroeg safe.brussels om de Brusselse stations beter te beveiligen. In de week voor de kerstvakantie vergaderde de werkgroep over een actieplan. Hopelijk levert dat snel maatregelen op.*

*Voor de drugsverslaafden is een gecoördineerde aanpak met de lokale politie nodig. Het MIVB-personeel beschikt op dat vlak immers over beperkte bevoegdheden en niet alle politiezones treden proactief op. Toen eind 2022 een aantal kraakpanden werd gesloten, trokken de drugsverslaafden die*



zones de police, les autres opérateurs de transports, la STIB, safe.brussels, Bruss'help et les cabinets concernés, à savoir ceux de M. Vervoort, de Mme Van den Brandt et de M. Maron.

Le cabinet du ministre-président a fait appel à safe.brussels - le service de sécurité et de prévention qui relève de ses compétences - pour mieux sécuriser les stations bruxelloises. La semaine précédant les vacances de Noël, le ministre-président a réuni le groupe de travail pour élaborer un plan d'action. Nous espérons voir des réponses concrètes mises en œuvre le plus rapidement possible sur le terrain.

Pour ce qui concerne plus spécifiquement la toxicomanie, outre les actions de prévention et de lutte contre les assuétudes menées par les autorités compétentes, une approche coordonnée avec les services de police locale est indispensable. Les compétences des agents de la STIB sont en effet très limitées en la matière. Certaines zones de police sont proactives, d'autres le sont moins. La fermeture, à la fin de l'année 2022, de plusieurs bâtiments à l'abandon occupés en surface par des toxicomanes a clairement généré un report du phénomène dans les stations de métro situées à proximité. Cette réalité montre le besoin criant d'une approche transversale et coordonnée des autorités.

<sup>1253</sup> Il n'en reste pas moins que la STIB n'est pas inactive et met en place, à son niveau, des mesures pour tenter de maîtriser une situation qui lui échappe de plus en plus et dépasse son rôle de transporteur : organisation de patrouilles dans les stations, suivi des signalements, équipe de prévention et de cohésion sociale travaillant en collaboration avec le secteur associatif, etc. Cela étant, le rôle de la STIB est et reste d'offrir un service de transport.

Si l'on considère la période de janvier à octobre, on constate que le nombre de signalements de personnes sans abri ou toxicomanes continue à augmenter : pour les sans-abri, 2.361 en 2020, 3.601 en 2021 et 3.684 en 2022 ; pour les toxicomanes, 675 en 2020, 714 en 2021 et 1.208 en 2022.

Le nombre de plaintes reçues par la STIB concernant la présence de toxicomanes et de personnes en errance dans les stations continue lui aussi de croître. Les signalements au service client ou sur les réseaux sociaux de la STIB ont plus que doublé entre les onze premiers mois de 2021 et la même période en 2022. Ces messages sont systématiquement transmis en interne pour analyse ou suivi. Le service client de la STIB donne en réponse des explications sur ce qui est mis en place, tout en précisant que ces moyens sont limités et que cette problématique dépasse largement les compétences d'une entreprise de transport public.

La STIB contacte également d'initiative les centres d'hébergement d'urgence régionaux, et plus particulièrement le New Samusocial, pour tenter de loger les personnes présentes dans ses stations. Lorsqu'une personne en errance accepte la proposition des agents de sécurité d'appeler le New Samusocial pour une demande de solution de logement dans un centre d'urgence, la STIB enclenche alors la procédure via son dispatching sécurité. Celui-ci appelle la régulation du New

*er verbleven, naar de metrostations. Hier is duidelijk een bevoegdheidsoverschrijdende aanpak nodig.*

*De MIVB neemt ondertussen zelf ook maatregelen in een poging de situatie onder controle te houden. Zo organiseert ze patrouilles in de stations en werkt haar preventieteam samen met de verenigingen. Haar belangrijkste taak blijft echter vervoer aanbieden.*

*Het aantal gemelde daklozen en drugverslaafden is sinds 2020 jaarlijks blijven toenemen. Ook het aantal klachten over hun aanwezigheid in de stations blijft stijgen. De MIVB geeft die boodschappen systematisch intern door voor onderzoek of follow-up. De klantendienst legt in zijn antwoord uit welke maatregelen worden genomen, maar maakt ook duidelijk dat de MIVB slechts over beperkte mogelijkheden beschikt.*

*De MIVB contacteert bovendien zelf noodopvangcentra om te horen of er plaats is voor daklozen die in haar stations hun toevlucht hebben gezocht. Als de vervoerdienst van New Samusocial beschikbaar is, komt die de betrokkene onmiddellijk halen, maar dat is lang niet altijd het geval. Soms laat het vervoer even op zich wachten.*

*Als er zich daklozen achter de controlepoortjes bevinden, vragen de MIVB-medewerkers hun om daar te vertrekken. Ze zien er ook op toe dat de reizigers niet worden gehinderd. Veroorzaakt een dakloze problemen in de niet-gecontroleerde zone, dan kunnen veiligheidsagenten de persoon naar buiten begeleiden of de politie inschakelen.*

Samusocial et l'interroge sur les disponibilités, en communiquant par ailleurs les nom, prénom et date de naissance de la personne. S'il y a une place et que la personne n'est pas reprise sur la liste des personnes exclues momentanément - pour comportement inadéquat, faits de violence, etc. -, l'agent de sécurité pourra confirmer l'inscription et le lieu d'hébergement.

Si la personne est en demande d'un transport et que la maraude véhiculée du New Samusocial est disponible, le dispatching en fait la demande. Étant donné le nombre très limité de véhicules et de maraudes de nuit, les solutions de transport sont très rares et la personne doit attendre un moment avant d'être prise en charge.

Lorsque des personnes en errance sont installées dans la zone contrôlée, la STIB les invite à en sortir. Elle veille également à ce que le parcours des voyageurs ne soit pas perturbé. Si une personne en errance pose des problèmes dans la zone non contrôlée, les agents de sécurité peuvent la diriger en dehors de la station ou faire appel à la police.

<sup>1255</sup> **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- J'entends que les chiffres que vous présentez ne font qu'augmenter. Si j'ai mis l'accent sur les personnes sans abri et précarisées, je souhaitais également savoir ce qu'il en est des instructions données au personnel pour une meilleure prise en charge des personnes qui se trouvent aux entrées des stations, qui ne sont pas contrôlées.

Des collaborations tous azimuts doivent être mises en place, avec la STIB, Bruss'help, le New Samusocial, etc. Il faut en effet aider ces personnes pour qu'elles ne soient pas dans les courants d'air et dans le froid, et faire en sorte qu'elles retrouvent un parcours de vie et se réintègrent dans notre société.

Nous attendons des mesures structurelles. Je suis bien consciente que vous et votre département ne pouvez tout résoudre, mais il faut mettre l'accent sur cette problématique au sein du groupe de travail.

Je retiens aussi la participation de la STIB à l'action de l'asbl Opération thermos, qui accomplit un travail formidable à la station Botanique. Ses initiateurs y distribuent près de 200 repas tous les soirs.

Ce problème nous interpelle toutes et tous. Nous espérons y apporter un jour une solution.

- *L'incident est clos.*

<sup>1259</sup> **QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER**

<sup>1259</sup> **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,**

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).*- *De cijfers blijven stijgen. Er is een uitgebreide samenwerking nodig om de daklozen te helpen om hun leven weer op orde te krijgen en aansluiting te vinden bij de samenleving.*

*Ik verwacht structurele maatregelen van u. Ik beseft dat u alleen niet alles kunt oplossen. U moet alvast in de werkgroep de noodzaak aan een oplossing voor het probleem onderstrepen. Het probleem van de Brusselse daklozen gaat ons allemaal aan. Hopelijk wordt het ooit verholpen.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER**

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

1259 **concernant les projets de la ministre pour le réaménagement de l'A12.**

1261 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Je doute de l'opportunité du projet de la ministre Van den Brandt de réaménager l'A12, eu égard aux conséquences qu'il aura pour la mobilité.*

*La commission de concertation a rendu son avis sur la demande de permis relative à la première partie du projet. Elle demande de ne pas limiter le trafic à une bande dans les deux sens sur l'avenue Van Praet, mais de lui conserver son statut de voie « auto plus », prévu par Good Move. Une nouvelle étude de mobilité devrait tenir compte du trafic de fret à destination du port et des entreprises.*

*Quand le permis est-il attendu pour le réaménagement de ces deux voies ?*

*Pourquoi le projet a-t-il été scindé en deux phases ? Quand la deuxième aura-t-elle lieu ?*

*L'insertion de l'A12 dans l'avenue Van Praet réaménagée ne créera-t-elle pas des embouteillages supplémentaires ?*

*Quand pourrez-vous nous communiquer la nouvelle étude de mobilité ? Tiendra-t-elle compte d'une hausse éventuelle du trafic de fret ?*

*Êtes-vous en contact avec le gouvernement fédéral, la Donation royale ou la Régie des bâtiments ? Pourrait-on accélérer l'ouverture du Domaine royal à cette occasion ?*

*La décision du gouvernement fédéral de vendre le Pavillon chinois a-t-il une influence sur le projet ?*

**betreffende de plannen van de minister over de herinrichting van de A12.**

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Een jaar geleden maakte mevrouw Van den Brandt haar plan bekend om de A12 te herinrichten. Ik heb haar hier al meermaals over ondervraagd, aangezien ik mijn twijfels heb bij de mobiliteitsimpact van het project, evenals bij de noodzaak om hier een beleidsprioriteit van te maken.

Intussen is de vergunningsaanvraag voor het eerste deel van het project ingediend. Midden november bracht de overlegcommissie haar advies uit. Dat advies legt een resem voorwaarden op voor de herinrichting van de Van Praeten Vuurkruisenlaan. Zo mag de Van Praetlaan niet herleid worden tot één rijstrook stad inwaarts en één rijstrook stad uitwaarts, maar moet de laan – conform met wat Good Move vooropstelt – ingericht blijven als een plus-weg die de toegang tot het gewest garandeert, niet alleen voor wagens maar ook voor vrachtverkeer. Daarnaast moet er ook een nieuwe mobiliteitsstudie opgemaakt worden die rekening houdt met vrachtverkeer bestemd voor de haven en de industrie in het gewest.

Ik vroeg in het verleden de mobiliteitsstudies al op in het kader van de openbaarheid van bestuur. Helaas heb ik die tot nu toe nog niet mogen ontvangen, wat ik onbegrijpelijk vind. Bestaan die wel? Het advies van de overlegcommissie bevestigt mijn vrees, zij zegt immers dat er zo'n studie moet worden opgemaakt. Het was dus voorbarig van minister Van den Brandt om te verklaren dat de herinrichting van deze invalswegen geen impact zou hebben op de capaciteit van de Van Praetlaan en de Vuurkruisenlaan. Iedereen met een beetje gezond verstand voelt aan dat die impact er wel degelijk zal zijn.

Wanneer verwacht u een definitieve vergunningsbeslissing over de herinrichting van beide lanen?

Waarom werd het project in twee fasen opgesplitst? Welke timing stelt u voorop voor de tweede fase van het project? Houden de mobiliteitsstudies rekening met de impact van de fasering?

Creëert de aansluiting van de A12 op de heringerichte Van Praetlaan geen bijkomend fileeeld door de plotse daling van het aantal rijstroken?

Wanneer verwacht u de nieuwe mobiliteitsstudie afgerond te hebben? Kunt u mij die, evenals de andere mobiliteitsstudies, bezorgen?

Zult u in de nieuwe mobiliteitsstudie ook rekening houden met de mogelijke toename van vrachtverkeer, gelet op het stijgende belang van de haven?

Hebt u in het kader van de herinrichting van de Van Praetlaan contact gehad met de federale regering, de Koninklijke Schenking of de Regie der Gebouwen? Waarom wordt dit project

<sup>1263</sup> **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État** (en néerlandais).- *Bruxelles Mobilité adaptera ses plans en tenant compte des conditions de la commission de concertation. Trois bandes de circulation seront maintenues sur l'avenue Van Praet, deux pour le trafic sortant, une pour le trafic entrant. Sur l'avenue des Croix du Feu, la voie cyclo-piétonne remplaçant les trois bandes sortantes sera maintenue.*

*Bruxelles Mobilité retirera également les adaptations de l'avenue Van Praet : l'extension des infrastructures cyclables pour le réseau express régional pour cyclistes, le mur acoustique, le parc et la promenade prévus par le projet initial.*

*L'adaptation du projet est à l'étude. Il est encore trop tôt pour déterminer la meilleure manière d'utiliser la troisième bande sur l'avenue Van Praet.*

*Bruxelles Mobilité dispose de six mois, à compter du 30 novembre 2022, pour modifier ses plans. Ceux-ci devraient être soumis au premier trimestre 2023.*

*La deuxième phase du projet concernait la partie « autoroute » de la R21 entre la frontière régionale et le canal. Elle ne fait plus partie de la demande initialement introduite, puisqu'il y aura un nouveau carrefour et une nouvelle connexion pour mieux desservir le plateau du Heysel.*

niet aangewend om ook de openstelling van het park van Laken te bespoedigen?

Heeft de beslissing van de federale regering om het Chinees Paviljoen te verkopen een impact op het project om de A12, de Van Praetlaan en de Vuurkruisenlaan opnieuw in te richten?

**Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris.**- De overlegcommissie gaf een unaniem gunstig advies onder voorwaarden over het project. Brussel Mobiliteit zal dus aangepaste plannen indienen om rekening te houden met de voorwaarden van de overlegcommissie. Vanuit het oogpunt van het projectprogramma is het behoud van drie rijstroken op de Van Praetlaan de belangrijkste wijziging. Twee van die drie rijstroken zijn bestemd voor het verkeer naar de Rand, en één voor het verkeer naar het centrum. Het weghalen van de rijstroken naar de Rand op de Vuurkruisenlaan ten voordele van een nieuwe wandel- en fietsverbinding blijft behouden. Ook aan de verbindingen tussen de verschillende groenzones wordt niet geraakt.

Brussel Mobiliteit zal de aanpassingen aan de Van Praetlaan uit zijn vergunningsaanvraag weghalen. Zo verdwijnen de uitbreiding van de fietsinfrastructuur voor het gewestelijk expresnet voor de fietser, de akoestische scheidingswand om de geluidsoverlast van het wegverkeer te verzachten voor de woonbuurten van Neder-Over-Heembeek, alsook het park en de wandelweg waarin het project oorspronkelijk voorzag.

Het behoud van de drie brede stroken op de Van Praetlaan zal flexibeler verkeer toelaten bij ongevallen of autopech op de openbare weg. Voor de capaciteit van het autoverkeer zal de derde rijstrook slechts een beperkt voordeel hebben, aangezien het kruispunt van de Van Praetbrug het limietpunt blijft en op 200 meter van de afbakening van het project ligt.

De aanpassing van het project wordt momenteel onderzocht. Het is nog te vroeg om te bepalen hoe de derde rijstrook zo goed mogelijk kan worden gebruikt.

Op 30 november 2022 heeft Brussel Mobiliteit het bevoegde gewestelijk bestuur voor stedenbouw laten weten dat het gewijzigde plannen wenst in te dienen om rekening te houden met de voorwaarden van de overlegcommissie. Brussel Mobiliteit beschikt over maximum zes maanden om in het kader van de lopende procedure het gewijzigde plan in te dienen. De gewijzigde plannen zouden in de loop van het eerste kwartaal van 2023 worden ingediend.

Het concept voor het Parkway-project werd ontwikkeld voor het volledige weggedeelte van de R21 tussen de gewestgrens en het kanaal. Het project is logisch en consequent, aangezien de ingenomen ruimte door de openbare weg enerzijds en door de groene restruimten anderzijds, die tot dusver niet of nauwelijks bereikbaar zijn, rationeel werd herbekeken. De tweede projectfase betrof dus het stuk autoweg op deze verkeersader, en maakt voortaan geen deel meer uit van de oorspronkelijk ingediende aanvraag; er is immers sprake van

<sup>1265</sup> *Le projet tient pleinement compte de l'écoulement du trafic sur le carrefour et de son bon fonctionnement pendant les deux phases.*

*Le réaménagement ne prévoit pas une diminution des bandes de circulation qui se traduirait par un goulot d'étranglement. Les bandes de l'A12 s'étendent sur plusieurs centaines de mètres. Le trafic est divisé en deux sur cette distance, en direction de Van Praet et du rond-point du Gros Tilleul, sans risque de files.*

*Les études de mobilité figurent dans le dossier de demande et sont donc publiques. L'étude supplémentaire demandée par la commission de concertation sera réalisée avant l'introduction des plans modifiés. Elle portera sur l'accessibilité de la zone du canal aux camions et tiendra compte d'une éventuelle augmentation du trafic de fret, sachant que le rond-point au pont Van Praet est déjà saturé pendant les heures de pointe.*

*Aucun contact n'a été établi avec le gouvernement fédéral ou la Donation royale au sujet de l'ouverture du Domaine royal de Laeken. Le projet tient toutefois compte de cette éventualité. Les décisions concernant le Pavillon chinois n'ont pas de conséquence pour le projet.*

<sup>1267</sup> **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Ce que vous dites n'est pas correct. Vous prétendez qu'il n'y a qu'une voie à hauteur du carrefour Van Praet, alors que j'en compte quatre en direction de la ville. N'oublions pas non plus l'autre sens. Il y aura donc des problèmes après le réaménagement.*

een nieuw kruispunt en een nieuwe verbinding om beter aan te sluiten op de Heizelvlakte. Daarom werd uitstel raadzaam geacht. Eventueel zullen de initiatieven waarin het Parkway-project voorziet, worden aangepast, om de nieuwe verbinding naar de Heizelvlakte te koppelen aan de herinrichting van de A12.

De mobiliteitsstudies houden rekening met die fasering. Zowel voor de eerste als voor de tweede fase houdt het ingediende project 100% rekening met de doorstroming op het verkeersknooppunt en de goede werking ervan.

Ter hoogte van de invalsweg in Brussel deelt het verkeer van de A12 zich in twee min of meer gelijke delen op, tussen de Van Praetlaan en de afrit aan de rotonde Dikke Linde. De herinrichting van de openbare weg voorziet niet in een vermindering van rijstroken met een flessenhals tot gevolg: de rijstroken van de A12 lopen over meerdere honderden meters, waarbij het verkeer in twee wordt gesplitst, richting Van Praet enerzijds, en richting de rotonde Dikke Linde anderzijds, zonder dat dat een filerisico oplevert.

De mobiliteitsstudies verliepen volledig transparant en zijn opgenomen in het aanvraagdossier voor de vergunning. Ze zijn dus beschikbaar voor het publiek. Voordat de gewijzigde plannen voor het project worden ingediend, zal de door de overlegcommissie gevraagde bijkomende studie worden verwezenlijkt om na te gaan hoe de activiteiten en de industrie langs de kanaalzone bereikbaar blijven voor vrachtwagens. Dankzij het Viapasssysteem, dat de vrachtwagens traceert, zal deze studie zich kunnen baseren op grondige gegevens.

In verband met de economische en logistieke activiteiten aan het kanaal zal er rekening worden gehouden met de behoefte aan groeikansen voor het vrachtverkeer. We wijzen op de beperkte capaciteit voor het wegverkeer, zowel auto's als vrachtwagens, vooral door het kruispunt aan de Van Praetbrug, dat verzadigd is tijdens het spitsuur.

Er zijn geen contacten geweest met de federale regering of de Koninklijke Schenking over het openstellen van het Koninklijk Domein van Laken. Dat overstijgt het kader van de mobiliteitsaspecten. Toch anticipeert het project op een eventuele, gedeeltelijke of volledige ontsluiting van het Koninklijk Domein. Daarom en daartoe wordt de mogelijke, ter hoogte van Neder-Over-Heembeek al bestaande toegang, met doorgang onder de Van Praetbrug, (voor)behouden.

De beslissingen over het Chinees Paviljoen beïnvloeden het Parkwayproject op geen enkele manier. Het Chinees Paviljoen is trouwens al jaren gesloten voor het publiek.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- U bent van Schaarbeek en kent dus de situatie. Ik hoor u herhalen dat het kruispunt aan de Van Praetbrug bepalend is voor de verkeersafwikkeling verderop. Er wordt altijd aangevoerd dat er maar een rijweg is, maar het zijn er meer: een langs het kanaal, een langs Docks

*Je vous entends dire que les études de mobilité sont publiques, mais je n'ai pas pu les obtenir, même en faisant une demande au titre de la transparence de l'administration.*

*Bruxelles doit rester accessible au reste du pays. Le pont Van Praet est déjà saturé. Il y a déjà pas mal d'infrastructures cyclistes et de transports en commun. Nous ferions mieux de consacrer nos moyens à autre chose.*

1269 **Mme la présidente.-** Madame la Secrétaire d'État, je vous invite à transmettre à la commission l'étude en question afin d'éclairer nos débats.

*- L'incident est clos.*

1273 **QUESTION ORALE DE MME INGRID PARMENTIER**

1273 **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,**

1273 **concernant la dégradation de l'offre de transport de la STIB dans la commune de Forest.**

1277 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).-** Nous avons reçu plusieurs plaintes de citoyens concernant la dégradation des services de la STIB dans la commune de Forest. Celles-ci concernent les lignes de tram 51, 82 et 97 et les lignes de bus 52 et 48.

La ligne de tram 51 est interrompue entre l'Altitude Cent et la gare du Midi, ce qui oblige les passagers à se déplacer autrement entre ces deux endroits et, depuis l'Altitude Cent, à rejoindre la station de métro Albert. Si, pour les personnes valides, cela représente une perte de temps et une rupture de charge, c'est encore beaucoup plus gênant pour les personnes à mobilité réduite.

Concernant les lignes de tram 82 et 97, qui desservent le bas de Forest, la ligne 82 est remplacée par des T-bus entre les arrêts Neerstalle et Forest Centre. Quant à la ligne 97, elle est

Bruxsel, twee op de Lambermontlaan. Dat zijn er al vier in de richting van de stad. De andere richting telt er evenveel.

Ik begrijp niet waarom ik hier telkens opnieuw te horen krijg dat het Van Praetkruispunt bepalend is voor de verkeersafwikkeling verderop en dat er geen probleem is. De feiten spreken dat tegen.

Nu hoor ik dat de mobiliteitsstudies openbaar zijn, maar ik heb die nog niet gevonden. Zelfs een verzoek in het kader van de openbaarheid van bestuur heeft niets opgeleverd. Waarom krijg ik de studies niet?

Wat u zegt, klopt gewoon niet, want het aantal rijstroken is nu veel groter dan na de geplande heraanleg. Wie ter plaatse gaat kijken, zal dat meteen begrijpen.

Ik zal daarop blijven hameren, want het is belangrijk dat Brussel vlot toegankelijk blijft. De Van Praetbrug is nu al verzadigd. De toegang nog meer bemoeilijken geeft aan de rest van het land een fout signaal over de bereikbaarheid van Brussel. Er is al heel wat fietsinfrastructuur en openbaar vervoer, dus ik denk dat we de middelen beter ergens anders inzetten.

**Mevrouw de voorzitter.-** Mevrouw de staatssecretaris, u mag de studie aan het commissiesecretariaat bezorgen, zodat we onze debatten ermee kunnen stofferen.

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW INGRID PARMENTIER**

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

**betreffende de verslechtering van het vervoersaanbod van de MIVB in de gemeente Vorst.**

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).-** Er zijn klachten over verslechterde MIVB-dienstverlening in Vorst. Zowel tramlijn 51 als lijn 97 zijn op bepaalde plekken onderbroken. Dat betekent voor de gemiddelde reiziger tijdverlies en voor wie minder mobiel is een groot probleem.

*Voorts worden de tramhaltes Neerstalle en Vorst-Centrum op tramlijn 82 bediend door T-bussen.*

*Door de beperking van buslijn 52 dat sinds september 2021 het Centraal Station via Sint-Gillis met het centrum van Vorst, station Vorst-Oost en Vorst Nationaal verbindt, tot halte Bervoets, op meer dan 800 m van het Sint-Denijsplein, omdat er minder reizigers waren op het laatste trajectdeel en de bussen opstoppingen veroorzaakten in het centrum van Vorst, raakt lijn 54 verzadigd. Nochtans zaten de bussen wel vol tijdens de spits, boden ze een snelle verbinding tussen het Rochefortplein en het centrum van Vorst, kwam de lijn het multimodale vervoer ten*

interrompue entre Neerstalle et Wiels, ce qui est fâcheux pour les utilisateurs de ces lignes.

Les Forestois se sont réjouis de l'introduction de la ligne de bus 52 à la rentrée de septembre 2021. Cette ligne reliait la gare Centrale, en passant par Saint-Gilles, au cœur de Forest, avec une remontée vers la gare de Forest-Est et Forest National comme terminus. Puis, ce printemps, après quelques mois de mise en service, la STIB a décidé d'arrêter cette ligne à Bervoets, à plus de 800 mètres de la place Saint-Denis. La STIB a argué qu'il y avait moins de voyageurs sur cette portion de la ligne et surtout que ce bus provoquait une grosse congestion dans le centre de Forest, ce qui pénalisait les usagers des transports publics et les automobilistes.

Cependant, en heure de pointe, ce bus était fort utilisé et remplissait vraiment un besoin, en proposant une connexion rapide entre la place de Rochefort et les quartiers avoisinants jusqu'au centre de Forest, ses commerces et ses services à la population, la connexion à la gare de Forest-Est étant tout à fait intéressante sur le plan de la multimodalité. Il s'agissait en outre d'un moyen de transport complémentaire vers Forest National les jours de spectacle, sans compter les écoles desservies sur l'itinéraire. En outre, du fait de la limitation actuelle de la ligne de bus 52, la ligne 54 est d'autant plus saturée.

Enfin, concernant la ligne de bus 48 au niveau de la chaussée d'Alseberg, il est très difficile pour les bus articulés de se croiser au niveau du tournant vers la place de l'Altitude Cent, en raison des emplacements de parking à ce niveau ou de voitures mal garées.

D'après le message de la STIB, la connexion directe assurée par la ligne de tram 51 entre Molenbeek-Saint-Jean et Uccle ne sera pas rétablie, car il est fait mention d'un futur terminus à Albert. Quelles seront alors les options pour les personnes souhaitant aller de Molenbeek-Saint-Jean à Uccle sans rupture de charge, ce que la ligne 51 permettait ? Que va devenir exactement cette ligne de tram ?

Actuellement, tout lien direct entre les centres de Saint-Gilles et de Forest par les transports de la STIB est perdu. Il semble que cette situation perdurera au moins jusqu'à 2024. La STIB pourrait-elle envisager de remettre la ligne de bus 52 sur son itinéraire initial, à savoir de la gare Centrale à Forest National, au minimum pendant la durée des travaux ? Il ne pourra pas gêner les lignes de trams 82 et 97, puisque celles-ci sont de toute façon interrompues au niveau des arrêts Forest Centre et Wiels.

S'agissant de la ligne de bus 48, le problème est-il connu de la STIB et des solutions sont-elles envisagées afin de mieux aménager le tournant problématique ?

*goede, bood ze extra capaciteit tijdens evenementen in Vorst Nationaal en deed ze een aantal scholen aan.*

*Door hinderlijke parkeerplaatsen of slecht geparkeerde auto's kunnen gelede bussen op lijn 48 elkaar moeilijk kruisen op de Alsebergsesteenweg waar ze de afslag naar Hoogte Honderd nemen.*

*Hoe kunnen reizigers zonder overstap van Sint-Jans-Molenbeek naar Ukkel en vice versa als de rechtstreekse tramlijn 51 wordt afgeschaft?*

*Alle directe verbindingen tussen het centrum van Sint-Gillis en het centrum van Vorst zijn zeker tot 2024 onderbroken. Kan de MIVB bus 52 voor de duur van de werken niet tot de oorspronkelijke eindhalte laten rijden?*

*Doet de MIVB wat aan het probleem op buslijn 48?*

<sup>1279</sup> **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.** - On peut saluer le rétablissement de la ligne de tram 51 sur les nouvelles voies de la chaussée d'Alseberg, qui a connu un réaménagement de façade à façade. C'est en bonne entente avec la commune de Forest que la STIB a rétabli cette desserte visant à faire passer le tram par le

**Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).** - *De opsplitsing van lijn 51 was al lang aangekondigd en houdt verband met de aanleg van metrolijn 3.*

pôle commerçant, même si la reconnexion à l'axe nord-sud n'est pas encore finalisée.

La scission de la ligne 51 en deux dessertes distinctes est annoncée de longue date. C'est une conséquence de la réalisation de la ligne de métro 3. La ligne 51 empruntait en effet une partie du trajet du prémétro, qui sera transformé en trajet de métro.

En septembre 2020, la ligne 51 a été déviée par l'avenue Albert et l'avenue Brugmann pour permettre la libération de la partie de la station Albert où elle circulait, au niveau -2, afin d'y construire le tunnel de métro et de reconstruire l'accès de l'avenue Jupiter. Cette situation coïncidait avec le réaménagement de la chaussée d'Alseberg en cours. Nous entamons désormais la phase suivante. Le tram a réintégré la chaussée d'Alseberg, mais son terminus se situe temporairement à l'Altitude Cent.

En phase définitive, la ligne de tram 51 sera à nouveau connectée à la station Albert, où elle aura son terminus au niveau -1. La mise en service du pôle Albert, en cours de réalisation, est prévue au dernier trimestre 2023. C'est à ce moment que la ligne 51 adoptera sa structure définitive, à savoir Albert - Van Haelen. La partie nord de la ligne 51, entre les arrêts Stade et Gare du Midi, restera quant à elle exploitée sous sa forme actuelle.

Dans le cadre d'un réseau maillé, il n'est jamais possible d'offrir des liaisons directes entre chaque combinaison d'arrêts, ni même de communes, mais il existe toujours certaines lignes traversantes, comme la ligne de tram 82 qui relie Molenbeek - chaussée de Gand, Gare de l'Ouest, place de la Duchesse - à Forest et Uccle, au niveau de la place Saint-Denis et de la chaussée de Neerstalle.

Les voyageurs se situant très précisément sur le corridor de la ligne de tram 51 disposent également de solutions alternatives, comme la ligne de bus 37 qui effectue un itinéraire très voisin et dessert la station Albert, ou la ligne de bus 48 qui va vers le centre en offrant des possibilités avec les différentes autres lignes du réseau, par exemple à l'arrêt Gare du Midi, où elle touche la partie nord de la ligne de tram 51.

Le chantier en cours dans la chaussée de Neerstalle entraîne en effet certaines difficultés. Comme lors de toute situation perturbée, il est plus compliqué de garantir des connexions, d'autant plus lorsque le chantier lui-même empêche de créer les dessertes désirées. Il n'est pas prévu de prolonger la ligne de bus 52 durant les travaux.

Concernant les bus de la ligne 48 au niveau de la chaussée d'Alseberg, les difficultés de croisement rencontrées depuis que la ligne est exploitée avec des bus articulés plutôt que des bus standard ont été résolues par le placement d'un miroir au niveau du carrefour, qui permet aux chauffeurs de bus de voir si un autre véhicule arrive en face et de lui céder le passage.

*In september 2020 werd lijn 51 omgeleid via de Alsebergsesteenweg en de Brugmannlaan om in station Albert een nieuwe metrotunnel te bouwen. Dat viel samen met de heraanleg van de Alsebergsesteenweg, waar tram 51 nu opnieuw rijdt, maar de eindhalte ligt voorlopig nog aan Hoogte Honderd. Als alles klaar is, krijgt lijn 51 een eindhalte in station Albert. Overstapstation Albert wordt in het laatste trimester van 2023 in gebruik genomen en dan krijgt lijn 51 een definitief traject tussen Stadion en Van Haelen via Albert.*

*Het is onmogelijk om tussen alle haltes of zelfs gemeenten directe verbindingen te onderhouden, al zijn er lijnen die meerdere gemeenten aandoen, zoals lijn 82 die van Molenbeek naar Vorst en Ukkel loopt.*

*Reizigers die in de buurt van lijn 51 wonen, kunnen ook bus 37 of 48 nemen.*

*De werken in de Neerstallesteenweg in Vorst veroorzaken inderdaad problemen. Er zijn geen plannen om buslijn 52 voor de duur van de werken te verlengen.*

*Het probleem met kruisende bussen op lijn 48 is opgelost door bij het kruispunt een spiegel te hangen, waardoor buschauffeurs kunnen zien of er een andere bus aankomt.*

1281 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- C'est donc une rupture de charge supplémentaire pour la ligne de tram 51. Ce métro ne fait pas l'affaire des habitants d'Uccle et de Forest avec les ruptures

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- Dat betekent nog een overstap meer op tramlijn 51. De metro is in die zin geen goede zaak voor bewoners van Ukkel en Vorst. Het



de charge supplémentaires qu'il implique. Il est décevant que la possibilité de rétablir le tracé initial de la ligne 52 ne soit pas explorée, afin de soulager les Forestois pendant les travaux. Vous n'expliquez pas pourquoi cette piste n'est pas possible.

Je suis étonnée de votre réponse concernant la ligne 48. Tant mieux si le miroir permet aux bus de résoudre le problème, mais j'avais cru comprendre qu'il s'agissait d'un problème de mauvais stationnement. Je ne vois donc pas en quoi un miroir résout le problème.

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

**à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,**

**concernant l'électrification des lignes de bus.**

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Le 18 novembre 2022, nous apprenions dans le quotidien La Libre Belgique et sur BX1 l'accélération de l'électrification du réseau de bus de la STIB grâce à six bornes de recharge à installer à Anderlecht.

Quatre nouvelles lignes seront exploitées par des bus électriques articulés avec borne à proximité du Westland Shopping Center d'Anderlecht, à savoir les lignes 46, 53, 87 et 89. Je précise au passage que la ligne 87 ne dessert pas cet endroit, mais se limite au trajet Simonis - Beekkant. Le début des travaux est prévu pour 2023, avec une fin annoncée pour le courant de l'année 2024. Le début de l'exploitation de ces quatre lignes est fixé à 2025.

Quant aux terminus, celui de la ligne 46 est situé en haut à Moortebeek, celui de la ligne 53 a déjà été déplacé trois fois et bloque le boulevard Sylvain Dupuis, tandis que celui de la ligne 89 stationne sur un rond-point étroit conçu pour des bus standard et moins adapté à des bus articulés.

Plus généralement, le calendrier de l'électrification est le suivant : une série de lignes suivront entre 2027 et 2029 et toutes les lignes de bus exploitées avec des bus articulés seront électrifiées d'ici à la fin de l'année 2035. Par ailleurs, la déclaration de politique générale précise que la ligne 71 bénéficiera de la mise en service d'un modèle de grand véhicule articulé et électrifié, ce qui ne semble plus être d'actualité.

Pourquoi toutes les bornes seront-elles placées le long du Westland Shopping, et pas en haut, à Moortebeek, le long du boulevard Joseph Bracops réservé aux seuls autobus ?

Prévoyez-vous de profiter de l'occasion pour aménager un terminus digne de ce nom au Westland Shopping Center ?

*is jammer dat de MIVB niet overweegt om het oorspronkelijke traject van lijn 52 te hernemen. U hebt niet gezegd waarom.*

*Ik zie niet in hoe een spiegel het probleem op lijn 48 oplost, als het aan foutparkeerders te wijten is.*

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

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

**betreffende de elektrificatie van de buslijnen.**

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Op 18 november 2022 meldde La Libre Belgique en BX1 dat er zes laadpalen voor bussen in Anderlecht komen. Buslijnen 46, 53, 87 en 89, waarop gelede bussen worden ingezet, zullen voortaan elektrisch rijden en zullen worden opgeladen ter hoogte van Westland Shopping Center.*

*De werkzaamheden zullen in de loop van 2024 hun beslag krijgen en de vier lijnen zullen elektrisch rijden vanaf 2025. Alle lijnen met gelede bussen zouden tegen eind 2035 geëlektrificeerd moeten zijn. In de beleidsverklaring staat overigens dat op lijn 71 een nieuw type geleed elektrisch voertuig zou worden ingezet, maar daarvan lijkt niet langer sprake.*

*Wat nu de eindhaltes van de vier lijnen betreft: lijn 87 rijdt niet eens langs Westland Shopping Center; het eindpunt van lijn 46 ligt verderop, aan Moortebeek; dat van de 53 is al drie keer verplaatst, waardoor het verkeer in de Sylvain Dupuislaan nu wordt gestremd, en dat van lijn 89 ligt op een rotonde die te klein is voor gelede bussen.*

*Waarom komen alle laadpalen aan Westland Shopping Center en niet bijvoorbeeld aan Moortebeek?*

*Maakt u van de gelegenheid gebruik om een echt degelijke eindhalte aan te leggen bij Westland Shopping Center?*

*Klopt het dat op lijn 71 dieselbussen blijven rijden tot eind 2024, en nadien hybride bussen tot 2035? Zo ja, waarom?*

*Waarom wordt de lange lijn 49, die het hele westen van het Brussels Gewest doorkruist, niet mee opgenomen in de elektrificatieplannen?*

Me confirmez-vous que la ligne 71 sera maintenue en véhicules au diesel jusqu'à la fin de l'année 2024, puis en véhicules au diesel hybrides jusqu'en 2035 ? Pour quelles raisons ?

Dans la mesure où la STIB semble concentrer en priorité les bus articulés électriques dans l'ouest de Bruxelles, pourquoi ne pas incorporer la grande ligne de rocade ouest, à savoir la ligne 49, dans vos projets d'électrification ?

1289 **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- Une fois le terminus Westland Shopping Center électrifié, la ligne de bus 46 continuera d'aller jusqu'à Moortebeek et, comme aujourd'hui, les lignes 53 et 89 conserveront leur terminus au Westland Shopping Center. Étant donné le nombre limité de voyageurs qui descendent et montent au terminus de Moortebeek, prolonger plusieurs lignes jusque-là reviendrait à ajouter un kilomètre de trajet sans voyageurs à chacun de ces bus, ce qui augmenterait considérablement les coûts d'exploitation de ces lignes en matière de véhicules et de personnel, sans réelle valeur ajoutée pour les voyageurs.

Le permis d'urbanisme pour l'électrification de l'arrêt Westland Shopping prévoit un aménagement complet. Il inclut l'agrandissement du rond-point, qui permettra le stationnement des véhicules en terminus de deux lignes de part et d'autre du boulevard Joseph Bracops. Le confort des cyclistes et des piétons se verra également amélioré grâce à l'élargissement de la piste cyclopiétonne le long du terminus Westland Shopping. Un sanitaire accessible au public, y compris aux personnes à mobilité réduite, sera installé à hauteur de ce terminus.

La STIB se conforme à la législation actuelle, en particulier à la zone de basses émissions, et aux différents jalons interdisant certaines modifications. L'ordre dans lequel les lignes pourront être converties à la traction électrique dépend d'un grand nombre de facteurs, comme l'importance de la ligne, le type de voiries utilisées, le nombre de véhicules à acquérir, mais aussi et surtout les contraintes urbanistiques (agrandissement des terminus et installation des divers équipements électriques) et fonctionnelles, en particulier les dépôts. Pour la commande de bus de 2024, seul le dépôt Marly au nord-ouest de la Région pouvait être équipé dans les temps, ce qui exclut d'y exploiter des lignes à l'extrême opposé de la Région.

Pour répondre aux exigences de la zone de basses émissions, qui prévoit la suppression de toutes les motorisations thermiques d'ici à 2035, la STIB doit mener une transformation intégrale de ses cinq dépôts de bus et s'emploie à élaborer un calendrier intégré en ce sens. La transformation du dépôt Delta en fait partie, même s'il n'est aujourd'hui pas encore possible d'en préciser la date exacte.

La ligne 49 figurait parmi le premier ensemble de lignes prises en compte pour l'électrification. Néanmoins, le terminus actuel de la gare du Midi ne peut pas accueillir de mâts de charge. La recherche d'un terminus alternatif est en cours, avec une possibilité d'un espace détenu par Infrabel. En l'absence de certitudes sur la localisation du terminus et sur la possibilité

**Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).**- *Ook als de laadpalen aan Westland Shopping Center geïnstalleerd zijn, zal bus 46 tot Moortebeek blijven rijden. Gezien het geringe aantal reizigers tussen Moortebeek en Westland Shopping Center zou het niet rendabel zijn om alle lijnen door te trekken naar een eindhalte bij Moortebeek.*

*De stedenbouwkundige vergunning voorziet in een totale heraanleg van de halte Westland Shopping Center. De rotonde wordt groter, wat een goede zaak is voor de bussen, maar er komen bijvoorbeeld ook openbare toiletten en een ruim fiets- en wandelpad langs het winkelcentrum.*

*Bij de elektrificatie van buslijnen moet met een groot aantal factoren rekening worden gehouden: het aantal passagiers, het wegdek, het aantal voertuigen dat moet worden aangeschaft enzovoort, maar zeker ook met stedenbouwkundige en andere vereisten, met name inzake remises.*

*Voor lijn 49 waren er al in een zeer vroeg stadium elektrificatieplannen. Aan de huidige eindhalte, bij het Zuidstation, kunnen echter geen laadpalen worden geplaatst. Er wordt nu naar een andere locatie voor de eindhalte gezocht, maar in afwachting worden er eerst andere buslijnen geëlektrificeerd.*

*- Het incident is gesloten.*

technique d'y implanter les équipements électriques requis à l'horizon 2024, le choix s'est porté en premier lieu sur d'autres lignes.

- *L'incident est clos.*