



**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 28 FÉVRIER 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 28 FEBRUARI 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 M. David Weytsman 6

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 moyens budgétaires dégagés en 2023 à destination de la sécurité routière.

Question orale de M. David Weytsman 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 les moyens alloués aux piétons dans le cadre du budget 2023.

Demande d'explications de M. Jamal Ikazban 16

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

concernant la mise en œuvre du plan d'intégration du handistreaming dans les politiques de mobilité.

Discussion – Orateurs :

M. Ibrahim Dönmez (PS)

Mme Carla Dejonghe (Open Vld)

M. David Weytsman (MR)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 23

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

## INHOUD

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 6

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

betreffende de begrotingsmiddelen die in 2023 naar verkeersveiligheid gaan.

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 11

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

betreffende de middelen voor voetgangers in de begroting 2023.

Vraag om uitleg van de heer Jamal Ikazban 16

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

betreffende de toepassing van het Brussels Plan voor de integratie van handistreaming in het mobiliteitsbeleid.

Bespreking – Sprekers:

De heer Ibrahim Dönmez (PS)

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)

De heer David Weytsman (MR)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 23

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

<p>Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p> <p>concernant les avancées en matière de « rétrofit » automobile.</p>		<p>belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de vooruitgang inzake het retrofitten van auto's.</p>
<p>Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p> <p>concernant la décision du Conseil d'État au sujet du plan de stationnement à Schaerbeek.</p>	26	<p>Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de uitspraak van de Raad van State over het parkeerplan van Schaerbeek.</p>
<p>Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p> <p>concernant les avancées concernant la mise en place de l'utilisation des bandes bus et sites spéciaux franchissables au profit des ambulances vétérinaires ainsi que leur reconnaissance en tant que véhicule prioritaire.</p>	29	<p>Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de vooruitgang van het gebruik van busstroken en bijzondere overrijdbare beddingen ten behoeve van dierenambulances en de erkenning van dierenambulances als prioritaire voertuigen.</p>
<p>Question orale de M. Jamal Ikazban</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p> <p>concernant la légalité des contrôles en civil sur le réseau des transports en commun.</p>	32	<p>Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de wettigheid van controles in het openbaar vervoer door controleurs in burger.</p>
<p>Question orale de M. Jonathan de Patoul</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p> <p>concernant la création d'un registre central des vélos.</p>	34	<p>Mondelinge vraag van de heer Jonathan de Patoul</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de creatie van een centraal fietsregister.</p>

---

Question orale de M. Jamal Ikazban	36	Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban	36
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'avancée du projet de réaménagement de la place Saintelette.		betreffende de vooruitgang van het project van de herinrichting van het Sainteletteplein.	
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	39	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	39
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 résultats de l'enquête publique concernant le pont Marchant à Anderlecht.		betreffende de resultaten van het openbaar onderzoek over de Marchantbrug in Anderlecht.	

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

1105 **Mme la présidente.**- Madame la Ministre, je voudrais vous faire part, au nom de tous les commissaires et tous les Bruxellois, de notre joie de vous voir de retour au sein de la commission de la Mobilité.

1105 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je vous remercie de votre accueil.

1109 **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

1109 **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,**

1109 **concernant les moyens budgétaires dégagés en 2023 à destination de la sécurité routière.**

1111 **M. David Weytsman (MR).**- J'aurais aimé commencer cette séance avec une question plus agréable, mais l'ordre des travaux en a décidé autrement. Je souhaiterais vous interroger sur l'allocation budgétaire concernant les dépenses pour travaux réalisés à la voirie et aux infrastructures dans le cadre de la sécurité routière.

Je tiens d'abord à rappeler que l'ensemble des chiffres dernièrement communiqués par l'Institut Vias concernant la sécurité routière sont particulièrement préoccupants. S'ils sont satisfaisants en Flandre, ils sont mauvais en Wallonie et catastrophiques à Bruxelles. La presse s'en est d'ailleurs fait l'écho : 21 décès, plus de 4.000 accidents corporels et plus de 5.000 victimes en 2022. L'année dernière a en effet été une année noire sur les routes bruxelloises. La Région de Bruxelles-Capitale a d'ailleurs enregistré les pires chiffres de sécurité routière de la décennie. En outre, comme je vous l'ai répété à plusieurs reprises - et j'y reviendrai dans le cadre d'une autre question -, les accidents impliquant une trottinette ne cessent d'augmenter à Bruxelles.

Nous avons ainsi enregistré un bien triste record : il n'y a jamais eu autant d'accidents à Bruxelles sur les dix dernières années. Avez-vous une explication à cet égard ? J'ai déjà eu l'occasion d'évoquer ces mauvais résultats en commission il y a trois mois. Vous m'aviez alors répondu que vous ne comptiez pas changer votre stratégie en la matière. Maintenez-vous cette réponse ?

Je ne reviendrai pas sur l'évaluation de votre politique en la matière, mais je tiens à insister sur les points qui semblent encore faire défaut à ce jour, à savoir des campagnes de communication ciblées, des mesures ciblant les problèmes liés aux trottinettes, un recours accru aux technologies visant à fluidifier le trafic, la sécurisation des infrastructures, l'amélioration de l'éclairage et de la visibilité.

Premièrement, de manière générale, pouvez-vous ventiler le budget dédié à la sécurité routière par volet (soutien aux

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

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw de minister, in naam van alle commissieleden en alle Brusselaars wens ik u van harte welkom terug in het parlement.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Dank u voor uw onthaal.*

**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 begrotingsmiddelen die in 2023 naar verkeersveiligheid gaan.**

**De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).**- *De recentste cijfers over de verkeersveiligheid van het Vias Institute zijn zorgwekkend. Vooral de Brusselse cijfers zijn catastrofaal: 21 doden en ruim 4.000 ongevallen met lichamelijke schade in 2022. Dat zijn de slechtste cijfers in tien jaar. Onder meer het aantal ongevallen met steps neemt sterk toe.*

*Kunt u dat verklaren? Drie maanden geleden zei u dat u uw strategie niet zou aanpassen. Blijft u daarbij? Volgens mij zijn er gerichte communicatiecampagnes en maatregelen in verband met de steps nodig. Daarnaast moet er technologie worden ingezet om het verkeer vlotter te laten verlopen, moet de infrastructuur beter beveiligd worden en moet er wat worden gedaan aan de verlichting en de zichtbaarheid.*

*Kunt u een overzicht geven van het budget voor verkeersveiligheid, verdeeld over de verschillende aspecten van het beleid? Dat budget is met 20% gedaald. Waarom?*

*Hoe kunnen de ongevalgevoelige zones sneller aangepakt worden? Hoe kunnen de termijnen tussen de analyses en de werkzaamheden korter?*

*De helft van de ongevallen met voetgangers zou te wijten zijn aan een slechte zichtbaarheid. Daarom vallen er meer slachtoffers in de herfst, wanneer het donkerder en vaker mistig is. Voetgangers gaan vaak verborgen achter vegetatie, stadsmeubilair, bouwplaatsen, reclameborden, stilstaande voertuigen enzovoort. Welke maatregelen hebt u op dat vlak genomen?*

associations, subsides destinés aux communes, réaménagement de voiries régionales, études, etc.) ? Nous n'avons pas eu l'occasion d'en débattre lors des discussions budgétaires.

Deuxièmement, nous constatons une diminution de 20 % des crédits d'allocation budgétaire mentionnés. Quelle en est la raison alors que les chiffres sont particulièrement alarmants ?

Troisièmement, concernant les zones à concentration d'accidents, comment peut-on accélérer les études, les analyses de données, l'établissement de rapports sur les accidents et, in fine, les travaux que nous attendons toutes et tous ? Comment peut-on améliorer les délais entre les analyses et les réaménagements effectifs ? Ce point pose encore problème en Région bruxelloise.

Quatrièmement, la moitié des accidents impliquant des piétons serait due à un manque de visibilité. Selon les données de Bruxelles Mobilité, d'octobre à novembre, les accidents impliquant des piétons augmentent de 28 %, en particulier lors de l'heure de pointe du soir. La faute à la baisse de visibilité. Très souvent, les piétons et les cyclistes victimes d'un accident n'ont pas été vus lorsqu'ils traversaient ou changeaient de direction. En raison des jours qui raccourcissent et de la météo plus maussade, ils sont en effet beaucoup moins visibles. Les éléments qui gênent la visibilité sont clairement énoncés sur le site de Bruxelles Mobilité : la végétation, le mobilier urbain placé de façon chaotique, les chantiers, les publicités, les véhicules à l'arrêt, etc. Quelles mesures avez-vous prises à cet égard ?

<sup>1113</sup> Cinquièmement, votre lettre d'orientation précise l'objectif régional de réaliser des études sur des types d'aménagements spécifiques - coussins berlinois, dispositifs surélevés, plateaux, etc. Quels sont ces projets, importants pour la sécurité routière, et peuvent-ils nous être communiqués ?

Sixièmement, votre lettre d'orientation précise qu'une étude a été lancée pour arriver à des recommandations relatives à la ville 30. Au vu des très mauvais résultats en matière de sécurité routière, nous vous invitons évidemment à évaluer votre politique, qui a privilégié la généralisation de la ville 30 sans aménagement des voiries, comme cela se faisait progressivement depuis vingt ans.

Ces crédits sont également prévus à la présente allocation de base pour financer des avis en matière de sécurité routière. Ces crédits émis sont nécessaires en cas d'aménagements temporaires. À qui étaient-ils destinés : aux communes ou à Bruxelles Mobilité ? Quel montant était-il prévu à cet effet ?

Les aménagements provisoires visés ici concernaient aussi les pistes cyclables installées pendant la crise sanitaire. Quand celles-ci seront-elles définitivement aménagées ?

<sup>1115</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Pour la sécurité routière, notre ambition reste d'atteindre l'objectif de zéro tué et blessé grave d'ici 2030. Vous dites à juste titre que nous sommes dans

*Het gewest wil studies uitvoeren over bepaalde types van infrastructuur, zoals verkeersdrempels en Berlijnse kussens. Kunt u daar meer over vertellen?*

*Gezien de zeer slechte resultaten vraag ik u uw beleid te herzien. U hebt een algemene zone 30 ingevoerd zonder de wegeninfrastructuur daaraan aan te passen.*

*Er zijn kredieten bestemd voor adviezen inzake verkeersveiligheid bij voorlopige inrichtingen. Gaan die naar de gemeenten of naar Brussel Mobiliteit? Om welk bedrag gaat het?*

*Onder de voorlopige inrichtingen worden ook de coronafietspaden gerekend. Wanneer zullen die definitief ingericht worden?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).** - *Onze ambitie blijft nul doden en zwaargewonden tegen 2030. 2022 was inderdaad een zwart jaar en we moeten dus dringend nieuwe maatregelen nemen.*

une année noire quant aux chiffres de la sécurité routière ; nous devons dès lors prendre d'urgence de nouvelles mesures.

Concernant le volet infrastructure et travaux publics du programme « safe street » du plan d'actions régional de sécurité routière (PASR) sur voiries régionales, l'allocation de base que vous citez (utilisée par le service de la maintenance et la direction des projets de voiries de Bruxelles Mobilité) est ventilée de 2021 à 2024, avec presque 3 millions d'euros en 2023. Voici les allocations budgétaires engagées par année :

- projets de maintenance : près de 200.000 euros en 2021 et 2022, et 250.000 euros en 2023 et 2024 ;

- installation, location et fourniture d'équipements de signalisation routière pour la Région de Bruxelles-Capitale : 1 million d'euros en 2022 ;

- stock pour les microprojets de zones à concentration d'accidents (ZACA) : près de 2,5 millions d'euros pour les années 2022 à 2024 ;

- budget pour le personnel à transférer : 58.000 euros en 2023, ainsi que deux allocations du même montant en 2024 (pour deux directions différentes).

Au niveau de l'évolution budgétaire, les crédits alloués aux microprojets de ZACA, qui représentent la majeure partie de cette allocation de base, n'ont pas diminué et sont les mêmes pour les années 2022 à 2024 : près de 2,5 millions d'euros engagés par an.

Par ailleurs, les budgets 2022 avaient pris en compte un marché spécifique pour le placement et la location de matériel de signalisation, qui n'a pas été reconduit.

Concernant le volet de soutien aux partenaires (action 13 du programme « safe system » du PASR), le budget pour l'appel à subsides destiné aux communes s'élève cette année à 5.650.000 euros, montant identique à 2022. L'appel à projets est clôturé et les dossiers sont en cours d'analyse.

Un montant d'engagement de 2 millions d'euros est prévu pour financer les équivalents temps plein « coordinateurs sécurité routière communaux » de l'action 13 du PASR. L'appel à projets a été lancé fin 2022.

S'y ajoute un marché de 300.000 euros pour soutenir les communes dans le diagnostic et l'établissement de recommandations pour la sécurisation des voiries communales.

Vient en outre une enveloppe de 1,5 million d'euros pour soutenir les investissements des zones de police, répartie entre les six zones de police (elle s'inscrit dans les programmes « safe speed » et « safe system »).

*Voor de infrastructuur is er een investeringsprogramma gespreid over de periode 2021-2024, met voor 2023 een budget van 3 miljoen euro. De verdeling is als volgt:*

*- onderhoud: bijna 200.000 euro in 2021 en 2022 en 250.000 euro in 2023 en 2024;*

*- plaatsing, huur en levering van signalisatie: 1 miljoen euro in 2022;*

*- projecten in ongevalgevoelige zones: bijna 2,5 miljoen euro per jaar voor 2022-2024;*

*- budget voor het over te dragen personeel: 58.000 euro in 2023 en tweemaal dat bedrag voor 2024.*

*Voor de subsidieoproep aan de gemeenten is er dit jaar een budget van 5.650.000 euro, net als vorig jaar. De oproep is gesloten en de kandidaturen worden nu onderzocht.*

*Daarnaast komt er een aanbesteding van 300.000 euro voor steun aan de gemeenten bij het analyseren van problemen op hun wegen en het opstellen van aanbevelingen.*

*Een bedrag van 1,5 miljoen euro gaat naar steun voor de investeringen in verkeersveiligheid van de politiezones.*



1117 Concernant la participation régionale au financement du centre régional de traitement des amendes - 200.000 euros -, la majorité du personnel étant directement financée par l'autorité fédérale, la Région finance encore quatre équivalents temps plein dans le cadre des programmes « safe speed » et « safe system ».

En matière de soutien aux actions « safe behaviour », un montant de 1,3 million d'euros est prévu pour le soutien des ASBL actives dans le domaine de la sensibilisation et de l'éducation à la sécurité routière. L'appel à subsides est clos et les dossiers sont en cours d'analyse. D'autres actions sont encore prévues pour 2023.

S'agissant de « safe speed », notons la réalisation d'un marché de mise à disposition de lidars pour les zones de police, pour un montant de 2 millions d'euros. Pour la poursuite du déploiement des points de contrôle des vitesses, un montant de 1,5 million d'euros est prévu cette année pour l'exécution du marché en cours et l'entretien du parc existant.

Pour « safe system », un montant de 80.000 euros est prévu pour la réalisation de différentes études d'accidentologie détaillées d'accidents.

En ce qui concerne le recensement des ZACA, la première étude a requis une grande quantité de travail. Il s'agissait d'une première étude de ce genre et, se voulant complète et exhaustive, elle s'est avérée peu opérationnelle. Pour transformer cette étude ponctuelle en processus continu, Bruxelles Mobilité a procédé autrement.

Entre-temps, Bruxelles Mobilité a pu avoir accès aux bases de données de la police concernant les accidents, avec la géolocalisation de ceux-ci. Le processus de recensement des nouvelles ZACA, sur la base des données complètes les plus récentes (2020 et 2021), a donc pu être mené en 2022. Ce processus est maintenant pratiquement automatique, ce qui nous permet d'avoir une actualisation continue de la cartographie des points noirs.

Quant à votre question sur le manque de visibilité des piétons en traversées, les piétons sont en effet particulièrement exposés lors de leur traversée aux masques mobiles ou fixes de visibilité. Le plan d'actions régional de sécurité routière prévoit, en son action 19, des réalisations pour sécuriser les traversées piétonnes.

1119 **M. David Weytsman (MR).**- Cette question était très complète, même si elle ne concernait qu'une allocation budgétaire, mais je n'ai pas eu de réponse à une série de questions.

Je vous remercie pour la ventilation. Je la regarderai posément demain lorsque je disposerai de la transcription écrite de votre réponse.

Une diminution de 20 % de crédit de l'allocation budgétaire mentionnée est constatée. Comment l'expliquez-vous ? Comment mènerez-vous tous les projets qui s'imposent,

*Voor het gewestelijke centrum voor de verwerking van boetes financiert het gewest vier voltijdsequivalenten, voor een bedrag van 200.000 euro.*

*1,3 miljoen euro gaat naar de steun aan vzw's die aan bewustmaking rond verkeersveiligheid doen. Ook die subsidieoproep is afgesloten en de kandidaturen worden onderzocht.*

*Een aanbesteding van 2 miljoen euro dient om lidars ter beschikking te stellen van de politiezones. 1,5 miljoen gaat naar het onderhoud en de uitbreiding van het flitspalennetwerk.*

*Er wordt 80.000 euro uitgetrokken voor studies die ongevallen grondig analyseren.*

*De inventaris van de ongevalgevoelige zones is de eerste in zijn soort. We wilden hem zo volledig mogelijk maken, maar daardoor is hij minder geschikt voor operationele doeleinden.*

*Intussen heeft Brussel Mobiliteit toegang gekregen tot de gegevens van de politiezones over de ongevallen en hun locaties. Op basis daarvan worden de lijsten van de ongevalgevoelige zones nu automatisch bijgewerkt, zodat ze steeds actueel zijn.*

*Voetgangers zijn inderdaad vaak moeilijk zichtbaar. Het Actieplan verkeersveiligheid omvat dan ook maatregelen om de oversteekplaatsen beter te beveiligen.*

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Het budget dat u net uitgebreid toegelicht hebt, is wel met 20% gedaald. Hoe verklaart u dat?*

*De gegevens over ongevalgevoelige zones worden nu dus automatisch geactualiseerd, maar zorgt dat er ook voor dat er sneller ingegrepen kan worden?*

*Voor de zichtbaarheid van de voetgangers verwijst u naar bestaande plannen, maar moet u niet ook bijkomende*

notamment en raison des chiffres particulièrement mauvais de la sécurité routière ?

Concernant les zones accidentogènes, je comprends que le processus est davantage automatisé, mais comment parvient-on à réduire les délais entre l'analyse, la transmission des informations et la réalisation des travaux ?

Au sujet de la visibilité pour les piétons, vous me renvoyez à l'action 19. Je vous demandais si vous preniez des dispositions supplémentaires dans le cadre du débat sur la sécurité routière. Nous devrions disposer de chiffres ventilés reprenant la cause de tous les accidents. D'après une étude de l'Institut Vias, la visibilité est une des premières causes d'accident. Dès lors, ne doit-on pas renforcer l'action 19 ?

Concernant l'étude sur les coussins berlinois, les dispositifs surélevés et les plateaux, je pense que vous n'avez pas du tout répondu, notamment sur l'uniformisation et le budget.

Sur l'étude que vous avez lancée pour les recommandations relatives à la ville 30 et l'impact que cela peut avoir sur la sécurité routière, vous n'avez pas répondu non plus.

Vous n'avez pas non plus eu l'occasion de répondre à mes questions sur l'allocation de base pour l'aménagement temporaire des coronapistes.

<sup>1121</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Si je n'ai pas répondu à l'ensemble de vos questions, ce n'est pas de manière délibérée, mais parce que je dispose d'un certain temps de parole. J'ai tenté de répondre à un maximum de vos questions, mais ne peux répondre à trente questions en deux minutes.

L'action 19, relative à la visibilité, est effectivement un élément très important de la sécurité routière. Des réalisations sont prévues afin de sécuriser les traversées piétonnes. La mise en conformité de la zone de recul de stationnement et de l'interdiction de stationner à moins de 5 m des traversées et à moins de 20 m des feux de signalisation est en cours.

Vingt et un axes ont été traités en 2022, avec 149 emplacements neutralisés. Quelque 160 bons de commande ont déjà été rédigés pour poursuivre cette mise en conformité.

Des projets de sécurisation plus conséquente et complète de traversées piétonnes ont également été entrepris, tant sur les voiries régionale que communale. En 2022, on recense 31 projets de traversées sécurisées exécutés et 13 projets supplémentaires sont en cours de finalisation.

Sur les voiries communales, 31 projets de sécurisation ont bénéficié de subsides régionaux de sécurité routière en 2021 et 44 projets en 2022. La sécurisation des traversées piétonnes est un thème récurrent.

Les budgets n'ont pas été diminués, mais parfois adaptés, et certains montants non utilisés ont été reportés. Nous prévoyons

*maatregelen overwegen? Problemen met de zichtbaarheid zijn immers bij de belangrijkste oorzaken van ongevallen.*

*U hebt niet geantwoord over de studie over Berlijnse kussens en dergelijke, noch over die over de stad 30 of over de tijdelijke fietspaden.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik had ook maar een beperkte spreektijd.*

*Wat de zichtbaarheid van de voetgangers betreft, zullen de oversteekplaatsen beveiligd worden door parkeren onmogelijk te maken binnen de 5 meter van een zebepad en binnen de 20 meter van verkeerslichten. In 2022 zijn al 21 wegen onder handen genomen, waarbij 149 parkeerplaatsen verdwenen. Op 31 plaatsen werden de oversteekplaatsen helemaal heraangelegd en nog 13 andere zijn bijna klaar. 31 projecten in 2021 en 44 in 2022 kregen gewestelijke subsidies.*

*De budgetten zijn niet verlaagd, maar wel hier en daar aangepast en sommige ongebruikte bedragen zijn overgedragen. Naast het budget zijn er nog andere beperkingen, zoals het beschikbare personeel, tijdgebrek, de vergunningen enzovoort, maar we willen toch zo snel mogelijk de nodige ingrepen doorvoeren.*

les budgets nécessaires pour faire de la sécurité routière une priorité.

D'autres enjeux interviennent, comme les ressources humaines, le temps disponible, les permis etc., mais il faut faire en sorte d'avancer le plus possible pour éviter d'être confrontés l'an prochain aux mêmes chiffres que cette année en matière de sécurité routière.

1123 **M. David Weytsman (MR)**.- J'introduirai une question sur le raccourcissement du délai pour les ZACA.

Les crédits inscrits à l'allocation de base en question diminuent. Or il s'agit de la principale allocation affectée à la sécurité routière. La question est politique : pourquoi en diminuez-vous le montant ? Quels en seront les effets sur vos projets ?

J'ai aussi posé des questions sur les études relatives aux coussins berlinois et les recommandations autour du concept de ville 30.

*(Remarques de M. Verstraete)*

Madame la présidente ne coupe jamais la parole à madame la ministre quand celle-ci souhaite apporter des réponses précises aux députés. J'introduirai donc de nouvelles questions sur ces points.

J'insiste sur la diminution de l'allocation de base. Pourquoi, alors que les chiffres sont si mauvais, le gouvernement bruxellois réduit-il les budgets affectés à la sécurité routière ?

1125 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Nous avons eu ce débat spécifique dans le cadre des discussions budgétaires. Des déplacements budgétaires ont été effectués, mais il n'a pas été décidé de renoncer à ces tests pour des raisons financières. Les budgets nécessaires sont bien entendu affectés aux questions de sécurité routière.

1125 **M. David Weytsman (MR)**.- Je pense qu'il y a un malentendu. Ma question est claire et concerne les moyens budgétaires dégagés en 2023 à destination de la sécurité routière. Je vais essayer de comprendre pourquoi madame la ministre a décidé de diminuer de 20 % les crédits de l'allocation budgétaire en question.

- *L'incident est clos.*

1133 **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

1133 **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,**

1133 **concernant les moyens alloués aux piétons dans le cadre du budget 2023.**

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans)*.- *Over de termijnen voor de ongevalgevoelige zones zal ik een aparte vraag indienen.*

*De kredieten in de basisallocatie zijn wel degelijk verlaagd. Dat is nochtans de belangrijkste basisallocatie die aan verkeersveiligheid wordt besteed. Welke gevolgen zal dat hebben voor uw plannen?*

*Ik stelde ook vragen over studies in verband met de Berlijnse kussens en de stad 30.*

*(Opmerkingen van de heer Verstraete)*

*De voorzitter zal de minister niet onderbreken wanneer die een gedetailleerd antwoord geeft. Ik zal over die zaken nieuwe vragen indienen, maar ik zou toch graag horen waarom de basisallocatie vermindert nu de cijfers zo slecht zijn.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans)*.- *We hebben dat besproken tijdens de begrotingsbesprekingen. Sommige budgetten zijn verschoven, maar er worden nog steeds voldoende middelen besteed aan de verkeersveiligheid.*

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans)*.- *Ik heb het over de budgetten voor verkeersveiligheid in 2023. Die zijn met 20% verlaagd en ik zou graag weten waarom.*

- *Het incident is gesloten.*

**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 middelen voor voetgangers in de begroting 2023.**

1135 **M. David Weytsman (MR).**- Pour un budget aussi important que le vôtre, les discussions budgétaires ont été très courtes. À cette occasion, il a été convenu que je vous adresse une série de questions écrites, ce qui a été fait. Certaines nécessitent cependant davantage qu'un échange écrit, comme les moyens alloués aux piétons, qui sont une priorité pour le MR.

Je pense que nous partageons tous deux l'objectif d'encourager la pratique de la marche en ville. À cette fin, nous devons proposer des itinéraires sûrs, confortables, avec des trottoirs entretenus et un éclairage adapté. J'aimerais dès lors faire le point avec vous sur votre politique et les moyens budgétaires alloués à la réalisation de cet objectif. Je rappelle une fois de plus qu'il est de notre responsabilité d'améliorer le cheminement piéton dans notre Région, dans l'intérêt de tous les Bruxellois et en particulier des seniors et des 30 à 40 % - selon la définition - de personnes à mobilité réduite.

Quelle est la part modale de la marche à Bruxelles ? Comment l'avez-vous objectivée et quels objectifs souhaitez-vous atteindre d'ici à la fin de la législature ? À ma connaissance, la dernière enquête objectivant cette part modale est l'enquête nationale sur la mobilité des Belges (enquête Beldam), réalisée en 2010. À l'époque, on parlait d'une part modale de 37 % de déplacements à pied en Région bruxelloise, la grande partie étant des déplacements de moins de 2 km.

Comme on vous le demande régulièrement, en particulier dans le cadre des politiques de stationnement, il est urgent d'objectiver cette part modale, ses chiffres et ses évolutions, en vue de mener à bien le plan régional de mobilité, le nouveau plan de stationnement, le règlement régional d'urbanisme ou encore les discussions sur le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie. Des études devaient commencer en 2021, sous réserve de l'augmentation du nombre de chefs de projet, limités à 5,5 équivalents temps plein. Cette augmentation a-t-elle eu lieu ? Les études ont-elles été réalisées ?

Par ailleurs, Bruxelles Mobilité a analysé l'état des trottoirs du réseau piéton plus et du réseau piéton confort. Pouvez-vous nous communiquer les inventaires des travaux à réaliser à court, moyen et long termes ? Quels sont les budgets alloués à ces rénovations ? Combien de communes utilisent-elles désormais la charte sur les revêtements piétons ? Celle-ci est-elle obligatoire ou indicative dans le cadre des demandes de subsides pour effectuer des réaménagements ?

Quels sont les résultats de votre politique ? Votre plan régional de mobilité prévoit qu'en 2025 nous devrions avoir atteint 30 % de réalisations du réseau de magistrales piétonnes. Je soutiens pleinement ce projet et j'en aurais même souhaité davantage dans le nord de Bruxelles. Madame la présidente et moi-même avons formulé une belle proposition de réaménagement de l'avenue Louise, mettant la magistrale piétonne au cœur de notre réflexion. Quant à vous, quels objectifs clairs voulez-vous atteindre avant la fin de la législature ?

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *De begrotingsbesprekingen over uw bevoegdheden waren erg kort. Het gaat nochtans om veel geld. Ik heb u daarom een reeks schriftelijke vragen gesteld, maar op sommige thema's wil de MR dieper ingaan. Middelen voor voetgangers zijn zo'n thema.*

*Als we willen dat mensen vaker te voet gaan, dan moeten hun trajecten veilig en aangenaam zijn, langs goed onderhouden en verlichte voetpaden. Dat is belangrijk voor senioren en personen met een beperkte mobiliteit.*

*Hoeveel verplaatsingen in Brussel zijn verplaatsingen te voet? Hoe hebt u dat aandeel berekend? Wat zijn uw doelstellingen? Volgens mij stammen de recentste cijfers uit de Beldam-enquête van 2010. Toen bedroeg het aandeel van verplaatsingen te voet 37%.*

*Objectieve cijfergegevens zijn cruciaal om regeringsplannen uit te werken. In 2021 zouden er onderzoeken worden opgezet, op voorwaarde dat er meer projectleiders zouden worden aangenomen dan de 5,5 voltijdsequivalenten die tot dan toe aan de slag waren. Is dat ondertussen gebeurd?*

*Brussel Mobiliteit heeft de staat van de voetpaden in de voetgangersnetwerken plus en comfort geanalyseerd. Welke werkzaamheden staan er op de planning? Hoeveel zullen ze kosten? Hoeveel gemeenten gebruiken het handvest van de verhardingen voor voetgangersvoorzieningen? Is gebruik van het handvest verplicht bij subsidieaanvragen?*

*Wat zijn de verwezenlijkingen van uw beleid? Tegen 2025 zou 30% van de voetgangersboulevards klaar moeten zijn. Ik sta volledig achter dat project en had in het noorden van het gewest graag meer van zulke boulevards gezien. Met mevrouw d'Ursel heb ik een voorstel voor de heraanleg van de Louizalaan ingediend, met de voetgangersboulevard als uitgangspunt. Wat zijn uw doelstellingen?*

*Vorig jaar zei u dat 10 miljoen euro uit de begroting voor 2021 gebruikt zou worden om openbare verlichting te vervangen door ledlampen. Adequate verlichting is belangrijk voor veilige wegen en helpt in de strijd tegen de klimaatopwarming. Wat zijn uw verwezenlijkingen? Wat zijn uw prioriteiten?*

Enfin, vous annoncez l'année dernière 10 millions d'euros dans le cadre du budget 2021 pour remplacer l'éclairage public par des LED. L'éclairage est un aspect fondamental de la sécurité de la voirie, mais aussi de la lutte contre le réchauffement climatique. Qu'avez-vous réalisé à cet effet ? Quelles sont vos priorités ?

1137 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le développement de la marche est en effet un des objectifs du plan régional de mobilité Good Move. En effet, selon l'enquête nationale sur la mobilité des Belges (enquête Beldam) de 2010, la part modale de la marche s'élève à 37 %. Bruxelles Mobilité est en train de finaliser son analyse des données recueillies en 2021 et 2022 dans le cadre de la nouvelle enquête sur les habitudes de déplacement des ménages menée avec la Région flamande.

L'enquête en est à ce stade parce qu'elle a été entamée pendant la période du Covid-19, qui a donné une vision très temporaire de la situation. L'analyse a donc dû être refaite, en attendant le plus possible, même si les effets du Covid-19 seront encore perceptibles durant plusieurs années dans les résultats.

Pour atteindre l'objectif du plan régional de mobilité, qui vise plus de 50 % de part modale pour la marche, nous travaillons sur différents aspects du confort, de la sécurité et de l'attractivité de la marche, avec bien sûr une attention toute particulière pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

Concernant la rénovation des trottoirs, un diagnostic complet du réseau piéton plus avait été réalisé durant l'été 2020. Depuis lors, un programme de remise en état de ces trottoirs prioritaires a été élaboré et est en phase d'exécution. Sur les deux dernières années, dans le cadre de ce programme, Bruxelles Mobilité a pu rénover 20.000 m<sup>2</sup> de trottoirs avec un budget annuel de 6 millions d'euros. Le diagnostic sur les autres voiries régionales est en cours et a déjà été réalisé pour quatre communes : Anderlecht, Etterbeek, Ixelles et Schaerbeek.

En plus de rénover les trottoirs, l'élaboration de grands projets permet d'améliorer la configuration de l'espace, de créer de nouvelles connexions et d'offrir plus d'espace aux modes actifs. Les magistrales piétonnes constituent ainsi un projet phare d'une ville qui invite à marcher davantage. Le plan régional de mobilité a recensé sept magistrales piétonnes, représentant 11,4 km de voiries. Actuellement, s'agissant de l'infrastructure de base, environ 15 % du réseau des magistrales peuvent être considérés comme mis en œuvre.

La réalisation d'environ 4,2 km supplémentaires est prévue par le programme d'investissement de Bruxelles Mobilité. Cela concerne notamment :

- le boulevard et la place Simon Bolivar ;
- la rue du Progrès et la place du Nord ;
- la Petite ceinture, entre la place Louise et la porte de Namur ;

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Good Move zet inderdaad in op verplaatsingen te voet. Brussel Mobiliteit legt de laatste hand aan de analyse van gegevens die in 2021 en 2022 werden verzameld tijdens het nieuwe onderzoek naar verplaatsingsgewoonten.*

*Het onderzoek werd midden in de covidcrisis aangevat, wat een vertekend beeld gaf. De analyse is een tijd later dus opnieuw uitgevoerd.*

*Om het aandeel verplaatsingen te voet boven de 50% te doen stijgen, werken we aan comfortabele, veilige en aantrekkelijke trajecten. Uiteraard hebben we aandacht voor personen met een beperkte mobiliteit.*

*In de zomer van 2020 is het voetgangersnetwerk volledig doorgelicht. Sindsdien is er een herstellingsplan voor de belangrijkste trottoirs uitgewerkt. Het wordt momenteel uitgevoerd. De voorbije twee jaar heeft Brussel Mobiliteit 20.000 m<sup>2</sup> trottoir gerenoveerd. Het budget bedraagt 6 miljoen euro per jaar. De analyse van de overige gewestwegen is aan de gang. In Anderlecht, Etterbeek, Elsene en Schaarbeek is ze al klaar.*

*Tijdens grote projecten kan de openbare ruimte zo worden ingedeeld dat actieve vervoerswijzen meer ruimte krijgen. De voetgangersboulevards zijn in dat opzicht een echt speerpunt van ons beleid. Het Gewestelijk Mobiliteitsplan omvat zeven boulevards die samen 11,4 km lang zijn. Ongeveer 15% is klaar. Het investeringsprogramma van Brussel Mobiliteit voorziet in de aanleg van 4,2 km bijkomende voetgangersboulevards.*

*Het Gewestelijk Mobiliteitsplan is bedoeld om iedereen de kans te geven zich efficiënt en aangenaam te verplaatsen. Daarom zijn er maatregelen in opgenomen om infrastructuur aan te passen, evenals maatregelen ten behoeve van personen met een beperkte mobiliteit.*

- le rond-point Schuman et ses abords ;
- la rue Belliard.

Pour pousser plus loin les grandes lignes définies dans le cadre de l'élaboration du plan régional de mobilité, une étude de définition doit être lancée et ainsi dessiner les principes dans les projets en cours.

Concernant les publics fragilisés, le plan régional de mobilité s'inscrit dans l'objectif social d'offrir des formes de mobilité qui permettent à toutes et à tous de se déplacer efficacement et agréablement. Il inclut notamment de nombreuses mesures en faveur de l'adaptation des infrastructures et des services aux PMR.

<sup>1139</sup> Bruxelles Mobilité met donc l'accent sur la sécurisation des traversées piétonnes, avec des centaines d'emplacements en cours d'aménagement, la mise en accessibilité des arrêts de la STIB, de De Lijn et du TEC et des abords d'arrêts, ou encore l'abaissement ponctuel des bordures.

Les enjeux piétons se jouent aussi dans les délais de mise en œuvre des travaux, afin de sensibiliser l'ensemble des gestionnaires de voirie au niveau de confort des revêtements pour piétons. Une charte a été approuvée par le gouvernement en novembre 2019. Celle-ci doit être utilisée par toutes les communes dans le cadre de leurs demandes de permis d'urbanisme. Un bon niveau de confort peut être atteint par différents revêtements si leur mise en place est correctement faite. Dans le cadre d'une demande de subside, il n'est pas possible de vérifier les obligations qui découlent de la charte.

Concernant les budgets de mise en œuvre du plan d'aménagement des voiries, je ne peux, dans le cadre d'une question orale, détailler les budgets prévus pour chaque projet. Sachez qu'une série de projets concernent des entrées de ville comme l'Esplanade, l'avenue Van Praet, l'avenue des Croix du Feu, le boulevard de la Woluwe, la chaussée de Mons et l'avenue Charles-Quint, et d'autres la Petite ceinture, la Moyenne ceinture est et le programme canal.

Le nombre de chefs de projets a bien augmenté, ce qui a permis d'accompagner les projets d'aménagement de l'espace public dans le cadre du plan décennal des voies, comme aux abords du cimetière à Jette, à la chaussée de Neerstalle ou la chaussée d'Alsemberg. Bruxelles Mobilité pâtit d'un manque historique de ressources humaines. Nous sommes en train de recruter du personnel pour améliorer la situation, cela reste un enjeu important pour renforcer l'administration et faire en sorte de suivre tous les projets et les besoins en Région bruxelloise.

Enfin, concernant l'éclairage public, Bruxelles Mobilité dispose de deux marchés en la matière, chacun d'un montant de 12 millions d'euros sur quatre ans, soit 6 millions par an, grâce auquel Bruxelles Mobilité effectue les remplacements des lampes par des LED pour 4 millions d'euros par an. Le budget

*Brussel Mobiliteit besteedt dan ook veel aandacht aan de beveiliging van oversteekplaatsen, aan de toegankelijkheid van tram- en bushaltes en aan verlaagde stoepranden.*

*Voorts moeten alle wegbeheerders bij de aanleg van voetpaden oog hebben voor het comfort van voetgangers. De regering keurde in november 2019 een charter goed dat alle gemeenten moeten volgen wanneer ze een vergunning aanvragen. Het is echter niet mogelijk om in het kader van een subsidieaanvraag na te gaan of ze zich aan de verplichtingen in het charter hebben gehouden.*

*Op de budgetten voor de plannen voor de weginrichting kan ik in het kader van een mondelinge vraag niet in detail ingaan.*

*Brussel Mobiliteit heeft ondertussen meer projectleiders in dienst, waardoor het projecten rond de inrichting van de openbare ruimte beter kan begeleiden. Het kampt echter met een historisch personeelstekort, dat het stap voor stap tracht weg te werken.*

*Ten slotte lopen er voor de openbare verlichting twee overheidsopdrachten voor elk 12 miljoen euro gedurende vier jaar. Daarmee kan Brussel Mobiliteit de lampen door leds vervangen en de verlichtingsinfrastructuur onderhouden.*

restant sert à l'entretien et au remplacement des gaines, des câbles, de l'ancrage et des poteaux.

<sup>1141</sup> **M. David Weytsman (MR).**- Ma question visait à rappeler à quel point il est fondamental de renforcer la marchabilité de la ville. Nous le disons tous, mais cela ne se concrétise pas assez et nous en débattons trop peu dans notre commission. Dans ma rue, les seniors doivent marcher sur la chaussée, tant l'état des trottoirs est pitoyable. Et cela se vérifie dans beaucoup de quartiers de la Région bruxelloise. C'est catastrophique ! Nous devons objectiver le problème, en débattre davantage et dégager tous les moyens nécessaires pour en faire une priorité.

Ajoutons à cela que 30 à 40 % des Bruxellois sont considérés comme des personnes à mobilité réduite. Ainsi, l'état de nos trottoirs exclut une part des Bruxellois du droit à se déplacer.

Si j'ai bien compris, vous ne disposez pas encore de chiffres précis sur la part modale, mais une étude est en cours sur la question.

Les Bruxellois doivent être informés de votre plan d'investissement dans la rénovation des trottoirs à court, moyen et long termes, avec une liste des trottoirs concernés, vos ambitions en la matière, etc. Il faut une vision claire, un cadastre des trottoirs à rénover prioritairement. Je le répète, les trottoirs, en Région bruxelloise, sont dans un état pitoyable !

S'agissant des magistrales piétonnes, l'objectif est de 30 % en 2025, alors que nous en sommes à 15 %. Quelles sont vos ambitions d'ici à la fin de la législature ? Pour s'approcher des 30 %, il faudra accélérer le tempo. Vous évoquez une étude de définition. Or, il me semblait que les magistrales piétonnes avaient déjà été clairement définies. Pour ma part, je souhaiterais qu'il y en ait davantage dans le nord de Bruxelles, en particulier à Laeken.

<sup>1143</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'ancienne étude sur la part modale, qui datait de 2010, donnait un chiffre de 37 %. Dès le début de la législature, nous avons annoncé qu'il en fallait une nouvelle. Le Covid-19 est ensuite apparu assez rapidement.

En 2021 et 2022, nous avons collaboré avec la Région flamande pour récolter des données et obtenir des chiffres, qui sont en cours d'analyse. Il s'agit d'éléments importants pour voir où nous avons avancé depuis 2010.

Nous avons réalisé un cadastre complet de la voirie, avec une analyse des trottoirs, et déterminé des priorités que nous sommes en train de mettre en œuvre. Il reste beaucoup à faire, mais nous y travaillons depuis 2020, avec un budget de 6 millions d'euros par an.

De manière générale, si nous voulons une meilleure accessibilité pour les piétons, la priorité doit aussi être de créer des trottoirs agréables, ce qui consiste à ne pas y placer quantité d'obstacles tels que boxes à vélos, poteaux ou bornes de recharge. Nous changeons de paradigme et, dans les demandes de permis, nous

**De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).**- *Iedereen vindt dat de infrastructuur voor voetgangers beter moet in Brussel, maar er verandert veel te weinig. U moet zorgen voor een objectief beeld van het probleem en de nodige middelen uittrekken voor maatregelen.*

*Overigens wordt 30 tot 40% van de Brusselaars als een persoon met een beperkte mobiliteit beschouwd. Door de staat van de voetpaden wordt het recht om zich te verplaatsen van die groep geschonden.*

*U moet de Brusselaars informeren over uw investeringsplan voor de renovatie van voetpaden op korte en langere termijn. U streeft naar 30% van de voetgangersboulevards klaar tegen 2025, terwijl dat momenteel 15% is. Waar wilt u tegen het einde van de regeerperiode staan? Om aan 30% te komen, moet het sneller.*

*Ten slotte hebt u het over een studie naar de voetgangersboulevards, maar ik dacht dat die al vastlagen. In het noorden van het gewest, zeker in Laken, mogen er meer komen.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Uit de studie van 2010 bleek dat 37% van de weggebruikers voetganger is. Ik kondigde bij het begin van de regeerperiode een nieuwe studie aan, maar toen brak de covidcrisis uit.*

*In 2021 en 2022 verzamelden het Brussels en het Vlaams Gewest cijfers, die we nu onderzoeken om te zien hoe de situatie sinds 2010 geëvolueerd is.*

*Brussel Mobiliteit stelde een overzicht van alle wegen en voetpaden op en bepaalde de prioriteiten, die het sinds 2020 uitvoert. Het beschikt daarvoor over 6 miljoen euro per jaar.*

*Een betere toegankelijkheid voor voetgangers houdt in dat er 2 m vrije ruimte is, zonder obstakels. Daar wordt bij de toekenning van vergunningen rekening mee gehouden.*

appliquons la règle régionale des deux mètres, en évitant les exceptions. Ainsi, nous ne nous limitons pas à la rénovation des trottoirs, mais nous profitons de chaque occasion pour éliminer les obstacles au déplacement des piétons.

1145 **M. David Weytsman (MR).**- Reconnaissons quand même que les trottoirs constituent le principal obstacle sur les trottoirs et que c'est par manque de volonté politique qu'elles y sont toujours aussi nombreuses. Tous les citoyens sont touchés, à commencer par les seniors et les personnes à mobilité réduite. Il est devenu urgent de prévoir des dispositifs visant à éviter que les trottoirs ne continuent à encombrer les trottoirs.

S'agissant des plans d'investissement, je me réjouis de savoir qu'ils existent, mais pourriez-vous nous les communiquer ? Vous dites avoir réalisé une étude en vue d'objectiver les besoins en matière de travaux sur les trottoirs. Je comprends qu'il ne soit pas possible de répondre à toutes les demandes à brève échéance et que des priorités aient été fixées. Pourriez-vous nous donner un complément d'informations ?

1145 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Vous pouvez me poser autant de questions que vous le souhaitez, mais mon temps de parole est limité.

1145 **Mme la présidente.**- Pouvez-vous nous communiquer ces données ou une question écrite complémentaire doit-elle être introduite ?

1151 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je peux vous lire les données détaillées, mais on me demande de répondre en deux minutes.

1151 **Mme la présidente.**- Alors, ce sera une question écrite.

- *L'incident est clos.*

1155 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. JAMAL IKAZBAN**  
1155 **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,**

1155 **concernant la mise en œuvre du plan d'intégration du handistreaming dans les politiques de mobilité.**

1155 **Mme la présidente.**- En l'absence de M. Jamal Ikazban, sa demande d'explications est lue par M. Ibrahim Dönmez.

1159 **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Début décembre, à l'initiative de la secrétaire d'État à l'Égalité des chances, Nawal Ben Hamou, le gouvernement bruxellois a définitivement adopté le plan d'intégration transversal d'approche intégrée du handicap (handistreaming) dans les politiques publiques 2022-2025.

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *Steps vormen het belangrijkste obstakel op de voetpaden, een probleem dat door een gebrek aan politieke wil blijft bestaan. U moet dat dringend aanpakken.*

*Kunt u mij de investeringsplannen bezorgen?*

*Kunt u meer informatie geven over de studie rond de behoeften inzake herstellingen aan voetpaden?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *U kunt zoveel vragen stellen als u wilt, maar mijn spreektijd is beperkt.*

**Mevrouw de voorzitter.**- Kunt u die gegevens meedelen of moet er een bijkomende schriftelijke vraag worden ingediend?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Ik kan ze geven, maar ik heb maar twee minuten voor mijn antwoord.*

**Mevrouw de voorzitter.**- Dan is een schriftelijke vraag nodig.

- *Het incident is gesloten.*

**VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN**  
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de  
Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit,  
Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

**betreffende de toepassing van het Brussels Plan voor de integratie van handistreaming in het mobiliteitsbeleid.**

**Mevrouw de voorzitter.**- Bij afwezigheid van de heer Jamal Ikazban, wordt de mondelinge vraag door de heer Ibrahim Dönmez voorgelezen.

**De heer Ibrahim Dönmez (PS)** *(in het Frans).*- *Begin december keurde de regering het Plan voor de integratie van handistreaming in het overheidsbeleid 2022-2025 goed. Dat transversale plan omvat 44 acties en werd bij het beheerscontract 2019-2023 van de MIVB gevoegd.*



Construit en concertation étroite entre les ministres et secrétaires d'État et le secteur associatif, ce plan transversal a pu déboucher sur l'élaboration de 44 actions transversales très concrètes permettant une meilleure inclusion des personnes en situation de handicap à Bruxelles.

Pour faire de Bruxelles une Région la plus inclusive et la plus accessible à toutes et à tous, il faut que les publics en situation de handicap et l'accessibilité deviennent des automatismes intégrés dans chaque décision et action politique, une manière de permettre à tous l'accès aux lieux publics, aux services et à l'information.

Le plan fera l'objet d'un suivi régulier par le Conseil bruxellois de la personne handicapée en collaboration avec le secteur associatif et equal.brussels. L'évaluation finale sera réalisée par un prestataire externe afin d'assurer un processus d'évaluation solide et neutre.

S'agissant de vos compétences, la question de l'accessibilité des transports en commun - action 13 : améliorer l'accessibilité des transports en commun - reste un enjeu crucial pour assurer une mobilité en autonomie des personnes en situation de handicap. Impliquée depuis plusieurs années dans ce combat, la Région de Bruxelles-Capitale a déjà mis en place un certain nombre d'actions cohérentes notamment au travers du plan stratégique de mise en accessibilité du réseau de la STIB (PSMA). Ce plan décennal a été annexé au contrat de service public de la STIB 2019#2023.

Les actions du PSMA concernent l'ensemble des services de la STIB et de Bruxelles Mobilité. Elles portent sur les infrastructures, le matériel roulant, la formation du personnel ou encore l'information aux voyageurs. Par ailleurs, deux actions complémentaires essentielles ont été ajoutées au PSMA : le programme d'installation des ascenseurs dans les stations de métro et le plan de rénovation des trottoirs sur voirie régionale.

Un groupe de travail accessibilité réunissant les directions de Bruxelles Mobilité et de la STIB, votre cabinet et les représentants des usagers suit de près l'évolution de la mise en œuvre du PSMA, au travers de trois réunions annuelles.

Par ailleurs, pas moins de quatorze référents accessibilité de la STIB autour de l'« accessibility manager » travaillent à sensibiliser et à coordonner les actions à mettre en œuvre au sein de leurs départements, tout en insistant sur la notion de handistreaming pour renforcer les engagements pris en faveur de l'accessibilité dans le contrat de gestion de la STIB.

Quelles sont les contributions du PSMA ? Quelles sont les réalisations en cours et celles plus difficiles à mettre en place ? Qu'est-ce qui explique ces difficultés ?

Quelle formation est-elle mise en place pour un personnel plus conscient du handistreaming à l'intérieur de la STIB et parmi ses usagers ?

*De toegankelijkheid van het openbaar vervoer (actie 13) blijft een cruciaal punt om ervoor te zorgen dat personen met een handicap zich autonoom kunnen verplaatsen. Het gewest heeft de voorbije jaren al heel wat maatregelen genomen, onder meer via het tienjarig Strategisch Plan voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.*

*De acties van dat strategisch plan hebben betrekking op alle diensten van de MIVB en Brussel Mobiliteit: infrastructuur, rollend materieel, opleiding van het personeel en informatie voor de reizigers. Bovendien werden twee aanvullende acties aan het strategisch plan toegevoegd: het programma voor de installatie van liften in de metrostations en het plan voor de renovatie van de voetpaden op de gewestwegen.*

*Een werkgroep Toegankelijkheid volgt de uitvoering van het strategisch plan op de voet tijdens drie jaarlijkse vergaderingen.*

*Tot slot is er bij de MIVB een toegankelijkheidsmanager aangesteld die door veertien referentiepersonen wordt bijgestaan om de bewustmaking te vergroten en de acties binnen de diensten te coördineren.*

*Welke acties van het strategisch plan zijn in uitvoering? Welke acties verlopen moeizaam? Wat verklaart die moeilijkheden?*

*Welke opleiding krijgt het MIVB-personeel over handistreaming?*

*Hoever staat de uitvoering van actie 13 van het Plan handistreaming?*

*Hoe passen het Plan handistreaming en het strategisch plan in elkaar?*

*Hebben de referentiepersonen een impact op de uitvoering van het Plan handistreaming?*

*Zal het strategisch plan bij het volgende beheerscontract van de MIVB worden gevoegd?*

Comment collaborez-vous avec vos partenaires du groupe de travail sur l'accessibilité quant au suivi de la mise en œuvre du PSMA ?

Où en est l'élaboration de l'action 13 du plan d'intégration transversal du handistreaming ?

Comment s'imbriquent les plans handistreaming et le PSMA ?

Les référents accessibilité ont-ils un réel impact sur la mise en place du plan d'intégration handistreaming ?

Est-il prévu de continuer à annexer le PSMA au prochain contrat de service public de la STIB ?

<sup>1161</sup> **Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** (*en néerlandais*).- *Il est en effet essentiel que tous les espaces publics soient accessibles à tous. Au cours de la législature précédente, j'ai fait l'expérience des problèmes que rencontrent les personnes à mobilité réduite, car j'ai accompagné une personne handicapée en utilisant moi-même un fauteuil roulant.*

*Le problème de l'accessibilité se pose également dans les taxis. À cet égard, nous devrions prendre exemple sur Londres, où les taxis de nouvelle génération sont adaptés aux personnes en fauteuil roulant.*

<sup>1163</sup> **M. David Weytsman (MR)**.- Je remercie mon collègue pour cette excellente question. Dans le cadre de la facilitation des déplacements à pied dans la ville comme dans le cadre de la sécurité routière, nous devons penser à tous les Bruxellois et aux personnes à mobilité réduite, mais aussi aux personnes en situation de handicap.

Différentes études ont été évoquées. Bien que certaines aient été contestées, elles montrent tout de même que Good Move a des conséquences négatives sur une partie de ces personnes en situation de handicap. Des associations soulignent cependant les nombreux efforts déployés par la STIB pour rendre la ville plus accessible à tous les Bruxellois, quelles que soient leurs particularités et leurs spécificités. Certaines villes peuvent d'ailleurs nous inspirer à cet égard, comme Strasbourg, Bordeaux, Nantes ou encore Nice, que nous avons récemment visitée.

Dans cette commission, nous avons déjà débattu des difficultés rencontrées par les personnes en situation de handicap pour accéder aux stations de métro et se déplacer en tant que piétons. À cela s'ajoutent les problèmes posés par parking.brussels. En effet,

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)**.- Het is inderdaad van essentieel belang dat alles toegankelijk wordt voor iedereen, en niet alleen in het openbaar vervoer. Tijdens de vorige regeerperiode zijn we op stap gegaan met een groep mensen met allerlei soorten beperkingen. Dat heeft bij ons de ogen geopend. Ik vergezelde een rolstoelgebruiker en heb toen aan den lijve ondervonden met welke problemen rolstoelgebruikers geconfronteerd worden omdat ik voor de gelegenheid ook een rolstoel gebruikte. Toen gold bijvoorbeeld de bizarre regel dat er geen twee rolstoelgebruikers in dezelfde metrowagon mochten, maar ik neem aan dat daar ondertussen een mouw aan gepast is.

Naast het openbaar vervoer zijn er ook problemen met de toegankelijkheid van taxi's, al vallen die niet onder uw bevoegdheid. De nieuwe generatie Londense taxi's, die we zelf hebben uitgetest, hebben draaiende stoelen die volledig naar buiten kunnen worden gericht. Dat maakt het veel gemakkelijker voor rolstoelgebruikers. Een vergelijkbaar systeem zou fantastisch zijn in Brussel.

**De heer David Weytsman (MR)** (*in het Frans*).- *We moeten zowel in het beleid ter bevordering van verplaatsingen te voet als in dat ter verbetering van de verkeersveiligheid oog hebben voor de behoeften van personen met een beperkte mobiliteit of met een handicap. Het middenveld beklemtoont dat MIVB veel inspanningen levert om de stad toegankelijker te maken voor alle Brusselaars. Ook al worden sommige studies betwist, ze tonen tegelijk wel aan dat Good Move negatieve gevolgen heeft voor sommige mensen met een handicap.*

*We hebben het al vaak gehad over de problemen die personen met een handicap ondervinden om de metro te nemen en zich als voetganger te verplaatsen, net als de problemen met parking.brussels.*

*Ik droom van een systeem zoals dat op federaal niveau bestaat, waar voor elke nieuwe maatregel wordt nagegaan welke gevolgen die kan hebben op personen met een beperkte mobiliteit of een handicap. Ik betreur dat dat nog steeds niet het geval is in Brussel.*

ces personnes sont toujours discriminées face à une difficulté technologique qui les met en grande difficulté.

Par conséquent, nous devrions avoir systématiquement en tête cette priorité lorsqu'une nouvelle politique de mobilité est mise en place. Je rêve d'un dispositif comme il en existe au niveau fédéral, où l'adoption de chaque nouvelle politique est précédée d'un examen des conséquences que celle-ci pourrait avoir sur les personnes à mobilité réduite et les personnes en situation de handicap. Or, ce n'est toujours pas le cas aujourd'hui en Région bruxelloise, et je le déplore.

<sup>1165</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Au lieu de corriger les erreurs du passé, par exemple en modifiant les trottoirs, il faut faire en sorte d'appliquer le principe de la conception universelle à chaque nouveau projet, afin d'en garantir le caractère inclusif.

<sup>1167</sup> *(poursuivant en néerlandais)*

*Il convient d'éliminer à présent tous les obstacles affectant non seulement les personnes en fauteuil roulant, mais aussi malvoyantes, malentendantes, etc. Pour l'avenir, il est donc essentiel de réfléchir en amont au profil des différents usagers.*

<sup>1169</sup> *(poursuivant en français)*

L'ensemble de la voirie de la Région et du réseau de la STIB devrait être accessible à toutes les personnes qui veulent se déplacer à Bruxelles, sans obstacle. C'est un droit et ce devrait être une évidence. Pourtant, ce n'est malheureusement pas le cas aujourd'hui et l'intégration du handistreaming dans notre politique de mobilité s'impose. Je remercie la secrétaire d'État Nawal Ben Hamou et le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles pour leurs efforts soutenus et leur coopération fructueuse avec mes administrations.

Le plan stratégique de mise en accessibilité (PSMA) du réseau de la STIB a été rédigé conjointement avec tous les acteurs de la mobilité bruxelloise. Il a été annexé au contrat de service public de la STIB, portant sur la période 2019#2023. Celui-ci doit être renouvelé et j'estime que le PSMA devrait occuper une place plus importante dans le contrat suivant.

Le PSMA fait l'objet d'un suivi régulier, notamment par le groupe de travail sur l'accessibilité, qui regroupe des représentants des associations, de la STIB, de Bruxelles Mobilité et du cabinet de la ministre de la Mobilité. Il définit les axes stratégiques et tactiques à suivre pour permettre une prise en considération transversale et cohérente de la thématique de l'accessibilité des transports publics bruxellois.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *In plaats van de fouten uit het verleden te corrigeren, moeten we ervoor zorgen dat bij elk nieuw project het beginsel van universeel ontwerp wordt toegepast.*

*(verder in het Nederlands)*

Zoals mevrouw Dejonghe terecht zei, moeten de hindernissen worden weggeruimd voor veel verschillende groepen van mensen. Het gaat niet alleen over rolstoelgebruikers, maar ook over slechtzienden, mensen met een mentale beperking, slechthorenden enzovoort. Je moet dus van meet af aan nadenken over wie de gebruikers van de stad zijn, welke obstakels ze moeten overwinnen en die obstakels vervolgens wegnemen. Dat is essentieel voor de toekomst. Het gaat er dus om niet alleen nieuwe projecten uit te werken volgens de principes van universal design, maar ook de huidige obstakels zoveel mogelijk weg te nemen.

*(verder in het Frans)*

*Het volledige wegennet en het netwerk van de MIVB moeten toegankelijk zijn voor iedereen die zich in Brussel wil verplaatsen. Dat is een recht en zou vanzelfsprekend moeten zijn. Helaas is dat vandaag niet het geval en moet handistreaming worden ingevoerd in ons mobiliteitsbeleid.*

*Het strategisch plan ter verbetering van de toegankelijkheid van het MIVB-net werd samen met alle mobiliteitsspelers in Brussel opgesteld en toegevoegd aan het beheerscontract 2019-2023 van de MIVB. Ik vind evenwel dat het strategisch plan in het volgende contract een belangrijker plaats moet innemen.*

*Het strategisch plan wordt regelmatig opgevolgd door de werkgroep Toegankelijkheid met vertegenwoordigers van de verenigingen, de MIVB, Brussel Mobiliteit en mijn kabinet. De werkgroep tekent de strategische en tactische krijtlijnen en de uitvoering wordt gestuurd door Brussel Mobiliteit, die de verenigingen bij zijn werkzaamheden betreft.*

*Het strategisch plan, een langetermijninstrument dat voortdurend evolueert, is vertaald in een actieplan met een veertigtal projecten. Momenteel wordt onder meer gewerkt aan de verbetering van de assistentie in de stations en de uitrol van Accessitram.*

La mise en œuvre de ces avancées est pilotée en toute transparence par Bruxelles Mobilité, qui associe à ses travaux les partenaires de la concertation associative.

Le PSMA est traduit en un plan d'action décrivant une quarantaine de projets concrets. La mise en accessibilité du réseau pour l'ensemble des voyageurs, personnes à mobilité réduite comprises, englobe notamment l'accessibilité des bus, trams et métros, l'information aux voyageurs, les TaxiBus, l'étude et le déploiement de fusibles de quais, l'ajout d'annonces sonores à l'extérieur des véhicules, etc.

Il s'agit là d'un travail de longue haleine, en constante évolution. Parmi les chantiers en cours, citons le projet d'amélioration du service d'assistance en station ou le déploiement d'Accessitram, suite logique d'Accessibus, un système d'information permettant aux voyageurs en fauteuil roulant de préparer leur voyage ; chaque arrêt est qualifié d'accessible, de praticable ou d'inaccessible.

L'accessibilité est l'affaire de tous, à tous les niveaux : espaces publics, transports publics, politiques d'accessibilité, associations, etc. Unir nos forces est la condition indispensable pour avancer.

La nécessité de cohérence, tant en interne qu'à l'échelle de l'ensemble des acteurs de la Région, est peut-être la principale difficulté. S'y ajoute la nécessité de prêter attention, à tous les niveaux et à tout moment, à des détails anodins aux yeux des valides, avec l'aide d'experts. Pour nous en assurer, chaque grand projet de la Région est soumis à la sous-commission de l'accessibilité, où les experts veillent aux angles morts. Nous formons bien entendu nos administrations à prendre tous les éléments en considération.

<sup>1171</sup> Au niveau de l'offre de transport de la STIB, une des grosses difficultés actuelles est la dépendance du service de déplacement TaxiBus par rapport au secteur des taxis. Nous avons déjà débattu de cette question et il a déjà été expliqué dans cette commission que la crise sanitaire a aussi eu un impact sur la disponibilité des taxis. Dès lors que l'accessibilité générale laisse à désirer, il faut les TaxiBus, mais ce service manque de chauffeurs. Pour diminuer cette dépendance, il faut que les réseaux soient plus accessibles.

<sup>1173</sup> (poursuivant en néerlandais)

*J'espère que le problème concernant l'interdiction de plus d'un fauteuil roulant dans une rame de métro a entre-temps été résolu. Déjà que nous demandons aux personnes en fauteuil roulant de bien planifier leurs déplacements, ce que nous n'exigeons pas du reste de la population. Elles doivent pouvoir faire un déplacement à plusieurs.*

*Coherentie bewerkstelligen vormt misschien wel de grootste moeilijkheid. De bundeling van de krachten is de sleutel tot vooruitgang. Er moet op alle niveaus en op elk moment aandacht worden besteed aan aspecten die in de ogen van mensen zonder handicap onbeduidend zijn. Daarom wordt elk groot project voorgelegd aan de deskundigen van het subcomité Toegankelijkheid om de zwakke plekken ervan te duiden. Uiteraard leiden wij de administraties op om met alle elementen rekening te houden.*

*Een van de grote problemen met de dienst TaxiBus van de MIVB is de afhankelijkheid van de taxisector. Door de gezondheids crisis zijn er minder taxi's beschikbaar. Om de afhankelijkheid te verminderen, moeten we het openbaar vervoer toegankelijker maken.*

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Dejonghe stelde een vraag over een situatie waarin meerdere rolstoelgebruikers samen hetzelfde metrostel willen gebruiken. Ik moet nakijken hoe dat zit, al hoop ik dat dat probleem ondertussen is opgelost. Het is enorm belangrijk dat rolstoelgebruikers samen een uitstap kunnen maken, want er zijn al zoveel obstakels voor mensen met een beperking. We vragen hun bijvoorbeeld al heel vaak om hun verplaatsingen goed op voorhand te plannen, wat de meeste Brusselaars niet hoeven te doen. We onderschatten maar al te vaak dat het een luxe is om

<sup>1175</sup> (poursuivant en français)

Les formations du personnel en contact avec la clientèle évoluent régulièrement pour mener à une meilleure attention envers tous les publics, dont les personnes en situation de handicap.

Le groupe de travail sur l'accessibilité pilote et assure la mise en œuvre du PSMA de la STIB. Cette dernière y répond à ses engagements en toute transparence. L'amélioration de l'accessibilité des transports publics se retrouve dans tous les projets menés par la STIB, laquelle se concentre à son niveau sur l'exécution dudit plan, ce qui répond aux exigences du plan handistreaming.

À la STIB, l'« accessibility manager » a constitué une communauté de représentants de tous les secteurs de l'entreprise, les référents accessibilité. Ils portent, chacun dans leur département, la démarche d'amélioration de l'accessibilité et veillent au bon avancement des projets du plan d'action qui les concernent. Ils ont donc un impact réel et tangible sur l'amélioration de l'accessibilité du transport public. L'action 13 du plan handistreaming (« Améliorer l'accessibilité des transports en commun ») fait directement référence au plan stratégique de mise en accessibilité.

J'en viens à l'imbrication du plan handistreaming et du plan stratégique. Pour les compétences liées à la mobilité et à l'aménagement de l'espace public, nous avons pris le parti d'insérer dans le plan handistreaming des actions complémentaires non encore inscrites dans d'autres dispositifs régionaux, mais qui se révèlent pourtant nécessaires. C'est le cas de plusieurs actions en rapport avec le stationnement (action 18), le transport spécialisé de personnes handicapées (action 14) et l'accessibilité des bornes de recharge électriques (action 17).

Dans la mesure où la mise en accessibilité des transports publics est déjà largement prise en charge par le plan stratégique de la STIB, nous avons décidé, en accord avec le Cawab, de simplement faire référence à ce dispositif dans le plan handistreaming, mais sans prévoir d'action complémentaire.

<sup>1177</sup> (poursuivant en néerlandais)

*Élément important de la stratégie accessibilité de la STIB, le PSMA se retrouvera intégré au prochain contrat de gestion.*

*Il est également prévu qu'à terme, tous les taxis soient accessibles aux personnes en fauteuil roulant. Je salue à cet égard Handicap, une compagnie de taxis qui a déjà adapté une partie de sa flotte au bénéfice des PMR.*

*L'accessibilité du métro avance aussi, station par station, moyennant certaines adaptations.*

je spontaan te kunnen verplaatsen, terwijl sommige mensen die niet kennen.

(verder in het Frans)

*De opleiding van het personeel dat met de klanten in contact staat, wordt geregeld aangepast opdat er meer aandacht is voor alle doelgroepen, inclusief personen met een handicap.*

*De werkgroep Toegankelijkheid stuurt en garandeert de uitvoering van het strategisch plan. De MIVB komt haar verbintenissen inzake de verbetering van de toegankelijkheid in al haar projecten op een transparante manier na.*

*Daartoe heeft de toegankelijkheidsmanager van de MIVB een netwerk van toegankelijkheidsreferenten gecreëerd die verantwoordelijk zijn voor de verbetering van de toegankelijkheid in hun afdeling en erop toezien dat de projecten van het actieplan vlot verlopen.*

*Inzake mobiliteit en openbare ruimte hebben wij beslist om in het plan Handistreaming enkel essentiële acties op te nemen die nog niet in andere gewestelijke plannen zijn opgenomen, zoals actie 18 (het vergemakkelijken van het parkeren voor personen met een handicap), actie 14 (het verbeteren van de kwaliteit van het collectief vervoer voor personen met een handicap) en actie 17 (zorgen voor de toegankelijkheid van oplaadpunten voor elektrische voertuigen in de openbare ruimte).*

*Aangezien de toegankelijkheid van het openbaar vervoer al grotendeels wordt behandeld in het strategisch plan van de MIVB, hebben wij beslist om voor actie 13 van het plan Handistreaming (de toegankelijkheid van het openbaar vervoer verbeteren) gewoon te verwijzen naar dat strategisch plan.*

(verder in het Nederlands)

Het strategische toegankelijkheidsplan is een belangrijk onderdeel van de strategie. De bedoeling is uiteraard om dat in het volgende beheersplan op te nemen.

Een mooi voorbeeld is dat er wettelijke bepalingen komen, zodat iedere taxi toegankelijk moet worden voor rolstoelgebruikers. Dat vergt veel investeringen van de sector en bijgevolg moet je die maatregel geleidelijk invoeren, maar het toont wel aan hoe je er met een beleidsmaatregel voor kunt zorgen dat die toegankelijkheid vanzelfsprekend wordt.

*S'agissant des trottoirs, il convient de ne pas les encombrer et il faut régler le problème que représentent toutes ces trottinettes garées n'importe comment.*

*Nous le savons : il y a encore du pain sur la planche, que ce soit sur le plan de l'infrastructure comme de l'organisation de la ville. Et Bruxelles a clairement un retard à rattraper par rapport à d'autres villes. Nous devons en faire une priorité. Je suis disposée à évaluer la résolution, comme l'a suggéré M. Loewenstein.*

Ik wil in dat verband reclame maken voor Handicap, het taxibedrijf dat een aantal wagens heeft aangepast voor mensen met een beperking, waar je ook gebruik van kunt maken als je niet in een rolstoel zit. Daaruit blijkt dat er in de taxisector veel bereidheid is om dergelijke stappen te zetten en investeringen te doen. Minister-president Vervoort subsidieert zulke investeringen ook.

Het toegankelijk maken van de metro gebeurt station per station: toevoegen van liften, zorgen voor een begrijpelijke indeling van de stations, blindengeleidestroken op perrons aanbrengen enzovoort.

In de conclusie werd ook verwezen naar het belang om trottoirs vrij te houden, bijvoorbeeld met oplossingen voor het probleem van de vele deelsteps die momenteel rondslingeren. Zowel met betrekking tot de infrastructuur als inzake de organisatie van de stad zijn er nog veel stappen te zetten. Ik bedoel dus niet alleen de inrichting zelf, maar ook de manier waarop we die gebruiken.

Brussel is verre van een voorloper op dit gebied. Het is belangrijk om te beseffen dat de achterstand in Brussel in het toegankelijk maken veel groter is dan in een aantal andere steden. Het is dus absoluut noodzakelijk dat we daar een prioriteit van maken en ervoor zorgen dat we op dat punt snel vooruitgang kunnen boeken.

De heer Loewenstein stelde voor om de resolutie te evalueren. Daar ben ik zeker toe bereid.

<sup>1181</sup> **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Je vous remercie pour vos explications très précises. Je constate que le gouvernement et votre cabinet prennent ce sujet au sérieux, même s'il reste énormément à faire pour l'intégration des personnes en situation de handicap. Ces recommandations concrètes démontrent le travail déjà mené en la matière.

Par ailleurs, le fait que cette thématique soit annexée au futur contrat de gestion de la STIB est réellement une bonne chose.

<sup>1183</sup> **Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** (en néerlandais).- Lors de notre mission à Londres, nous avons pu constater que la société de transports avait tenu compte des remarques des associations de personnes handicapées afin d'adapter le réseau à leurs besoins.

**De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- Ik stel vast dat de regering de integratie van personen met een handicap serieus neemt, ook al blijft er nog veel werk aan de winkel. Het is dan ook een goede zaak dat het toegankelijkheidsplan bij het nieuwe beheerscontract van de MIVB zal worden gevoegd.

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- Tijdens onze recente studiereis naar Londen brachten we een bezoek aan de hypermoderne Elizabeth Line. Ambassadeurs leidden ons er rond en legden ons uit dat ze met heel wat gehandicaptenverenigingen hebben samengewerkt om die voorstadslijn uit te bouwen. Zo wezen mensen met een autismespectrumstoornis erop dat de lichten te fel waren en dat er te veel lawaai was. Op basis daarvan werd een en ander aangepast.

<sup>1185</sup> **Mme la présidente.**- Notre déplacement à Londres permet de nourrir nos travaux.

- *L'incident est clos.*

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

**Mevrouw de voorzitter.**- Ons bezoek aan Londen verrijkt alvast de bespreking.

- *Het incident is gesloten.*

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

1191 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1191 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,

1191 concernant les avancées en matière de « rétrofit » automobile.

1193 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Le rétrofit - ou la rénovation énergétique des véhicules - vise à améliorer la performance énergétique et à réduire les émissions polluantes des véhicules existants. Les bénéficiaires sont nombreux : réduction des émissions de gaz à effet de serre et autres polluants, diminution de la consommation de carburant et des coûts d'exploitation pour les propriétaires de véhicules rénovés, prolongation de la durée de vie des véhicules, réduction de la pression à l'achat de véhicules neufs et possibilité pour des entreprises locales de se spécialiser dans la rénovation énergétique de véhicules, avec de nouveaux emplois à la clé.

Le ministre fédéral de la Mobilité, Georges Gilkinet, annonçait récemment que l'arrêté royal nécessaire à la réglementation de la procédure d'homologation était prêt. Cet arrêté royal doit être approuvé par les trois Régions. Or, à l'heure actuelle, seule la Région wallonne a remis un avis favorable, assorti de quelques remarques de forme.

Par ailleurs, selon la Febiac, le gouvernement fédéral souhaiterait limiter l'augmentation de puissance des véhicules « rétrofités » alors que ces derniers, alourdis par la batterie, auraient plutôt besoin d'un peu plus de puissance pour conserver leur niveau de performance initial. En outre, un poids supérieur nécessiterait également un système de freinage adapté ainsi qu'une répartition des masses étudiée en conséquence.

S'agissant de l'approbation de la Région de Bruxelles-Capitale, pourriez-vous nous communiquer l'agenda du gouvernement ?

Bruxelles devant rédiger un arrêté couvrant les matières régionalisées, avez-vous déjà pu définir les premiers contours de la réglementation régionale avec la Flandre et la Wallonie ?

Quels seront les critères d'exigence de la Région pour les agents de service technique susceptibles d'effectuer la mise aux normes belges et régionales d'un véhicule ainsi équipé ?

L'administration fixera-t-elle une fourchette de prix et veillera-t-elle à ce que ces prix ne dépassent pas ceux pratiqués par les acteurs privés dans les pays limitrophes que sont la France, l'Allemagne et les Pays-Bas ?

S'agissant de la limitation de la puissance des véhicules, quelle est la position de la Région de Bruxelles-Capitale ?

**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 vooruitgang inzake het retrofitten van auto's.

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Retrofitten, de energierenovatie van auto's, laat onder andere toe de energieprestatie van voertuigen te verbeteren en hun vervuilende uitstoot te beperken.*

*Onlangs liet federaal minister van Mobiliteit Gilkinet weten dat het uitvoeringsbesluit betreffende de homologatieprocedure klaar was. De drie gewesten moeten het goedkeuren. Tot nu toe gaf echter alleen het Waals Gewest een gunstig advies.*

*Voorts zou de minister de toename in vermogen van geretrofite voertuigen willen beperken. Door de installatie van een batterij worden ze echter zwaarder, waardoor ze net een hoger vermogen nodig hebben om even goed te presteren.*

*Wanneer keurt het Brussels Gewest het besluit goed?*

*Kon u in overleg met het Vlaams en het Waals gewest de eerste contouren uittekenen voor een gewestelijke regelgeving?*

*Welke Brusselse criteria zullen gelden voor de technici die moeten controleren of dergelijke voertuigen aan de nationale en gewestelijke normen voldoen?*

*Legt de overheid een prijsvork vast en ziet ze erop toe dat de prijzen niet hoger of lager liggen dan in de buurlanden?*

*Hoe staat u tegenover de beperking van het vermogen?*

*Heeft het gewest een actieplan om het retrofitten van auto's bij plaatselijke spelers te promoten? Komen er financiële stimuli voor eigenaars die hun voertuig laten retrofitten?*

Quel est le plan d'action de la Région de Bruxelles-Capitale pour promouvoir le rétrofit automobile auprès des acteurs locaux ? Des incitants financiers sont-ils prévus pour encourager les propriétaires de véhicules à les rénover en vue d'un meilleur rendement énergétique et d'une réduction des émissions polluantes ?

<sup>1195</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La pollution de l'air bruxellois continue de causer chaque année des décès prématurés et des maladies respiratoires à grande échelle dans la Région. Améliorer la qualité de l'air que nous respirons est donc un combat qui doit être mené sur plusieurs fronts, dont celui de la pollution due au transport. L'une des voies que nous souhaitons soutenir, particulièrement pour les entreprises, est celle du rétrofit. Ce procédé permet en effet de rendre électriques des véhicules qui ne sont pas aisément remplaçables (ambulances, voitures équipées, voitures de collection, etc.).

Un groupe de travail a été mis sur pied pour convenir des conditions techniques imposées dans le cadre de ces transformations et de la question des masses. Ce groupe est composé de l'État fédéral, des trois Régions, mais également des entreprises et des acteurs du secteur du rétrofit.

Il a abouti au troisième trimestre 2022 à un protocole pour le rétrofit et à un accord global entre toutes les parties. La partie de ce projet concernant les conditions techniques a été traitée dans un projet d'arrêté royal du ministre fédéral, M. Gilkinet, sur lequel la Région a déjà remis un avis positif. La partie dédiée aux masses, compétence régionale, le sera prochainement dans un arrêté régional. Ce dernier a déjà été concerté avec les autres Régions et l'autorité fédérale. Seule la réponse de la Région flamande doit encore nous parvenir. Sa présentation au gouvernement aura donc lieu dès que l'arrêté royal sera devenu définitif.

Ensuite, il n'y a pas d'exigence supplémentaire pour les agents des services techniques. Le contrôle du rétrofit sera réalisé par des organismes agréés et validé par les autorités régionales compétentes.

Les Régions n'ont pas défini de prix par rapport aux pays limitrophes. Le prix est déterminé en fonction des exigences techniques et des tests à effectuer pour répondre aux réglementations européennes. Chaque système ou pièce qui est modifié ou adapté doit répondre à certaines directives ou règlements européens. Des tests spécifiques sont demandés en fonction des modifications apportées au véhicule et le prix final dépendra du nombre de tests à effectuer, en plus du prix du kit.

Comme évoqué précédemment, les décisions ont été prises par les trois Régions, l'État fédéral et les acteurs du secteur. Cela signifie que les exigences ont été acceptées par les trois Régions lors des différentes réunions de ce groupe de travail. Au niveau de la puissance, seuls les véhicules dont la puissance est inférieure à 60 kW peuvent augmenter leur puissance de 20 %. Pour les autres, et pour une question de sécurité, il a été proposé de ne pas permettre une augmentation de puissance. Entre la

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Om komaf te maken met voortijdige overlijdens en ademhalingsziekten door luchtvervuiling moet de luchtkwaliteit worden verbeterd. Vandaar dat het gewest retrofitting van voertuigen wil ondersteunen.*

*Een werkgroep met vertegenwoordigers van de federale overheid, de drie gewesten en de betrokken sector stelde een protocol voor retrofit op, dat op algemene instemming van de gewesten kon rekenen. Voorts bepaalde hij de technische voorwaarden voor retrofitten, die vervolgens in het besluit van federaal minister van Mobiliteit Gilkinet werden opgenomen. De Brusselse regering heeft daarover al een positief advies verleend; enkel de Vlaamse regering moet nog reageren.*

*Er zijn geen bijkomende vereisten voor de controletechnici. De controles gebeuren door instellingen die erkend zijn door de bevoegde gewestelijke instelling.*

*De prijs wordt bepaald op basis van de technische vereisten en van de testen die nodig zijn om aan de Europese regelgeving te voldoen.*

*Aangezien de gewesten, de federale overheid en de sector samen de beslissingen namen, hebben de gewesten de vereisten tijdens de vergaderingen van de werkgroep aanvaard. Het vermogen mag alleen bij voertuigen met een vermogen van minder dan 60 kW met 20% worden verhoogd. Voor andere voertuigen is een vermogenstoename niet toegelaten, onder andere om de verkeersveiligheid te garanderen.*

*Ten slotte biedt het gewest financiële steun voor de ombouw van een voertuig met een verbrandingsmotor naar een elektrisch voertuig met een batterij. De premie bedraagt 30 of 40% van de prijs, als het gaat om de retrofit van wagens die niet meer toegelaten zijn in de lage-emissiezone.*



certitude de pouvoir s'arrêter et repartir rapidement à un feu, la sécurité routière ne permet pas d'hésiter.

Enfin, en ce qui concerne l'action de la Région pour encourager le rétrofit, l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 novembre 2021 relatif à l'aide pour la mise en conformité aux normes de la zone de basses émissions prévoit une aide financière pour faire transformer un véhicule thermique de catégorie N1 en véhicule électrique avec batterie.

<sup>1197</sup> Il s'agit d'une prime de 30 ou 40 % pour la transformation d'un véhicule N1 (ou quadrimobile L7E) avec moteur à combustion en véhicule électrique rétrofit de la même catégorie, si la transformation concerne des véhicules qui ne sont plus autorisés dans la zone de basses émissions, selon le tableau repris dans l'arrêté.

Le plafond d'aide s'élève à 7.500 euros pour les petites et très petites entreprises ou à 5.000 euros pour les moyennes entreprises. Néanmoins, la transformation est prise en considération uniquement si elle est réalisée par un professionnel agréé et si le véhicule rétrofit est homologué conformément à la législation applicable. Il est également possible d'obtenir une prime pour l'acquisition et l'installation d'une borne de recharge. En raison des coûts de transformation, il est cependant peu probable que le rétrofit à grande échelle puisse être rapidement rentable pour les particuliers.

Dès que l'arrêté royal sera adopté et que les installateurs disposeront des autorisations requises, un rétrofit pourra être réalisé à Bruxelles. À partir de ce moment, des projets pilotes pourront être mis sur pied afin de faire connaître cette technologie auprès de groupes cibles spécifiques.

<sup>1199</sup> **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**-- Quand on pense « rétrofit », on pense naturellement à la transformation de voitures anciennes, de collection ou de deux-roues. Vous avez également évoqué les ambulances. Cependant, le champ d'action est beaucoup plus large puisqu'il vise la transformation de voitures individuelles, de véhicules utilitaires, de camions, de bus et de cars. Il semble que la législation progresse en la matière, même si la puissance constitue un frein pour certains. Nous allons donc analyser les données que vous avez fournies aujourd'hui.

Quand cet arrêté sera-t-il d'application ? En effet, certains éléments du cadre proposé par le ministre fédéral ne paraissent pas réalistes pour certains spécialistes du secteur. Le gouvernement devrait donc accélérer le tempo pour être opérationnel le plus rapidement possible, vu l'arrivée toute proche des interdictions : 2030 et 2035, c'est demain !

Vous avez également évoqué la prime LEZ. Envisagez-vous de faire jouer la prime Bruxell'air ? En effet, de nombreux citoyens utilisent leur voiture à des fins professionnelles et ne peuvent donc pas bénéficier de la première. En revanche, ils pourraient jouir d'un élargissement de la seconde. La même question se pose pour les associations qui prodiguent des services

*De steun bedraagt hoogstens 7.500 euro voor kleine en zeer kleine ondernemingen en 5.000 euro voor middelgrote ondernemingen. De retrofit moet worden uitgevoerd door een erkende installateur en de wagen moet achteraf gehomologeerd worden.*

*Je kunt ook een premie krijgen voor de aankoop en installatie van een oplaadpaal. Door de kostprijs zal het retrofitten echter niet heel rendabel zijn voor particulieren.*

*Zodra het koninklijk besluit goedgekeurd is en de installateurs over alle toelatingen beschikken, kunnen we proefprojecten opzetten die gericht zijn op specifieke doelgroepen.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Bij retrofit denk je meteen aan de omvorming van oldtimers of tweewielers, maar het gaat verder dan dat. De wetgeving evolueert positief, al biedt ze vooralsnog geen oplossing voor het probleem van het vermogen.*

*Wanneer zal het besluit in werking treden? Sommige elementen uit het kader dat de federale minister voorstelt, vinden bepaalde experts onrealistisch. De regering zal zich moeten haasten, want de verbodsbepalingen treden al in 2030 en 2035 in werking.*

*Overweegt u om ook de Brussel'Air-premie in te zetten? Veel burgers gebruiken hun wagen immers voor professionele doeleinden en komen dus niet in aanmerking voor de LEZ-premie. Hetzelfde geldt voor verenigingen die particuliere diensten verlenen.*

particuliers, comme la blanchisserie. Cette prime leur permettrait de continuer à exercer leurs activités en Région bruxelloise.

<sup>1201</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le niveau fédéral attend la réponse formelle de la Région flamande. Il n'y a pas de problème, ce n'est qu'une question de procédure. À Bruxelles, nous espérons également aller le plus vite possible.

Si la technologie évolue, le système doit évoluer aussi. La prime Bruxell'air individuelle n'est pas dans les plans, mais je dois encore étudier les avantages de cette possibilité. Les associations, elles, retombent sur la prime pour les entreprises, qui n'est pas réservée qu'au secteur privé.

- *L'incident est clos.*

<sup>1207</sup> **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

<sup>1207</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,**

<sup>1207</sup> **concernant la décision du Conseil d'État au sujet du plan de stationnement à Schaerbeek.**

<sup>1209</sup> **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- La commune de Schaerbeek introduisait en 2019 un nouveau règlement de stationnement, fortement décrié. J'ai déjà eu l'occasion de vous interroger au sujet de la procédure devant le Conseil d'État initiée alors par deux citoyennes. L'auditeur du Conseil d'État avait déjà rendu un avis négatif qualifiant la décision du collège d'illégale, considérant, en l'espèce, l'existence d'un vice de procédure puisque le collège avait bel et bien modifié son plan existant sans respecter la procédure habituelle : enquête, interrogation des habitants et présentation des modifications devant le conseil communal.

Fin janvier, le Conseil d'État rendait sa décision définitive et confirmait l'avis de son auditeur et l'annulation du règlement du collège communal lié à l'extension de la zone verte dans la commune. La compétence devait bien être transférée du collège au conseil communal et ce dernier devait bien respecter l'obligation de publicité du changement sous la forme d'une affiche sur le mur de la maison communale.

À la suite de cette décision, le 17 janvier, les horodateurs ont été désactivés et 40 % de la commune repassait en zone bleue, à la grande joie des riverains. La commune de Schaerbeek confirmait déjà pourtant travailler à un nouveau plan de stationnement, tablant sur un retour à la situation précédente une semaine, voire dix jours plus tard.

Concernant le remboursement des amendes, nous apprenions que le Conseil d'État avait permis à la commune de ne pas rembourser toutes les contraventions émises durant la mise en zone verte illégale de l'ensemble de la commune. Les automobilistes qui ont payé le parking depuis octobre 2019 ne

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *De federale regering wacht op een formeel antwoord van het Vlaams Gewest.*

*Als de technologie evolueert, moet het systeem mee evolueren. De Brussel'Air-premie zit niet in de plannen, maar ik kan de mogelijkheden daarvan bestuderen. De verenigingen kunnen een beroep doen op de premie voor ondernemingen.*

- *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 uitspraak van de Raad van State over het parkeerplan van Schaerbeek.**

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *In januari vernietigde de Raad van State het door het college van burgemeester en schepenen goedgekeurde parkeerreglement van Schaerbeek uit 2019, dat de betalende groene zone wou uitbreiden. Volgens de Raad van State waren de procedures, zoals voorgeschreven door de ordonnantie van 22 januari 2009 over het parkeerbeleid en de oprichting van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (parking.brussels), niet gevolgd: het is de gemeenteraad, die met respect voor de bekendmakingsregels over zo'n wijziging beslist.*

*Daarop werd op 17 januari 40% van de gemeente opnieuw blauwe zone, tot vreugde van de inwoners. Maar de gemeente liet weten dat ze al aan een nieuw parkeerplan werkte om binnen de tien dagen de vroegere situatie te herstellen.*

*De Raad van State aanvaardde wel dat de parkeerretributies die sinds 2019 onder het nieuwe, nu vernietigde stelsel geïnd waren, niet worden terugbetaald. Maar naar verluidt zal de vordering van onbetaalde retributies worden stopgezet.*

*Hoe verklaart u dat parking.brussels heeft nagelaten de gevolgde procedure te toetsen aan de ordonnantie?*

seront donc pas remboursés. En revanche, il me revient que les procédures en cours de recouvrement des redevances impayées seront abandonnées.

J'aimerais dès lors faire le point avec vous sur les conséquences pour l'Agence du stationnement de cette décision du Conseil d'État. Le Conseil d'État a confirmé que la commune n'avait pas respecté la procédure de l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement au sujet de la compétence du collège et de l'enquête publique. Comment expliquez-vous que l'Agence du stationnement, au moment d'accepter la délégation de la commune, n'ait pas vérifié la concordance de la réglementation communale avec le cadre régional ?

<sup>1211</sup> Quelles seront les conséquences financières pour l'Agence, qui ne verra pas le recouvrement des redevances impayées ? Quel est le montant estimé ?

Combien de redevances ont-elles été imposées dans les rues concernées depuis 2019 et combien de redevances impayées ne seront-elles pas remboursées ?

Quelles mesures l'Agence a-t-elle prises, avant l'adoption d'un nouveau plan de stationnement par la commune, afin d'effectuer le contrôle des rues qui sont passées à nouveau en zone bleue, par exemple avec ses véhicules scanneurs ? Les équipes ont-elles dû être renforcées ? Avec quel coût pour l'Agence ?

Comment avez-vous travaillé pour préparer en amont parking.brussels aux conséquences d'une annulation du règlement de 2019 ?

L'Agence sera-t-elle bien consultée par la commune sur son nouveau plan de stationnement et vérifiera-t-elle dorénavant la compatibilité de la nouvelle réglementation communale avec le cadre régional ?

<sup>1213</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le règlement communal de stationnement visé par l'arrêt du Conseil d'État est antérieur à la délégation à parking.brussels de la gestion du stationnement sur son territoire par la commune de Schaerbeek, qui date de 2020. Par conséquent, il appartient plutôt à la commune de répondre à vos questions.

Pour rappel, le 1er janvier 2020, la commune a étendu sa zone verte à l'ensemble du territoire de Schaerbeek, à l'exception de quelques rues commerçantes situées en zone rouge. Certains emplacements sont réservés aux livraisons, à la dépose des enfants à l'école et au chargement des véhicules électriques. En janvier 2023, après l'arrêt du Conseil d'État sur le règlement de stationnement de la commune, la partie de la zone verte introduite depuis le 1er janvier 2020 est temporairement redevenue une zone bleue.

La commune de Schaerbeek a la main principale sur l'élaboration et la mise en place de son règlement communal de stationnement.

*Hoeveel geld zal parking.brussels door de onbetaalde retributies naar schatting mislopen?*

*Hoeveel parkeerretributies zijn er sinds 2019 in de betrokken straten opgelegd?*

*Hoe zorgt parking.brussels voor de controle in die straten, nu die weer tot blauwe zone zijn omgevormd? Gebruikt het daarvoor scanvoertuigen? Heeft het zijn teams uitgebreid? Welke kostprijs hangt daaraan vast?*

*Hoe had u parking.brussels voorbereid op de gevolgen van de vernietiging van het reglement uit 2019?*

*Zal de gemeente parking.brussels consulteren over haar nieuwe parkeerplan? Zal het agentschap dat deze keer wel aan de ordonnantie toetsen?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Het vernietigde parkeerreglement dateert van voor de overdracht van het Schaarbeekse parkeerbeleid naar parking.brussels in 2020. De gemeente Schaarbeek is dus beter geplaatst om uw vragen te beantwoorden.*

*Hoewel de gemeente de eerste hand heeft in de uittekening en de uitvoering van haar parkeerreglement, heeft de juridische dienst van parking.brussels het dossier wel degelijk op de voet gevolgd.*

*De gewestelijke wetgeving is inmiddels bijgestuurd door de ordonnantie van 6 juli 2022.*

*Parking.brussels maakte geen raming van de gederfde inkomsten uit parkeerretributies, maar de Raad van State heeft bevestigd dat de betrokken straten tot 17 januari in de groene zone lagen, zodat de bedragen waarvan de invordering bezig was, wel degelijk verschuldigd blijven.*

Néanmoins, le service juridique de parking.brussels a suivi de près l'évolution du dossier.

La législation régionale a, pour sa part, déjà été corrigée dans l'ordonnance du 6 juillet 2022. En abrogeant l'article 15 de l'ordonnance du 3 avril 2014 - article 55 de l'ordonnance du 6 juillet 2022 - d'une part, et en introduisant l'article 14, §§ 1 et 2 de la nouvelle ordonnance du 6 juillet 2022, qui remplace celle de 2009, d'autre part.

N'étant pas à la manœuvre, l'Agence du stationnement ne s'est pas non plus livrée à une estimation des conséquences financières du non-recouvrement des redevances impayées concernées par cet arrêté. Il résulte en tout cas du maintien des effets du règlement que les rues concernées se trouvaient en zone verte jusqu'au 17 janvier 2023.

L'arrêt du Conseil d'État n'a donc pas de conséquences pour les créances déjà nées en voie de recouvrement, celui-ci ayant bien spécifié que les redevances qui avaient été perçues ne devaient pas être restituées ou annulées. À la demande de la commune, le contrôle du stationnement a été suspendu dans la zone concernée. La situation est en cours de régularisation, un nouveau règlement a été adopté par le collège de la commune et après l'avis favorable de la commission consultative pour la circulation routière, le règlement complémentaire a été signé par la Région. Les dernières étapes pour rétablir les zones vertes sont maintenant dans les mains de la commune de Schaerbeek.

<sup>1215</sup> **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Vous affirmez que le règlement de la commune est antérieur à la prise de gestion de parking.brussels. Mais cela ne devait pas empêcher parking.brussels de vérifier la concordance du règlement de la commune avec la législation ! Par ailleurs, la décision du Conseil d'État était claire. Et pourtant, elle a créé un incroyable imbroglio dans la gestion du dossier par le collège de la commune de Schaerbeek, mais aussi par l'agence régionale qui gère le stationnement sur le territoire de Schaerbeek depuis le 1er janvier 2020 et sur laquelle vous avez autorité !

Il semblerait que le règlement de police avalisé par le collège schaarbeekois le 19 janvier 2023 ait reçu un avis positif de la commission consultative pour la circulation routière, comme vous l'avez dit, mais il semble également qu'il aurait été validé par vos soins. Est-ce exact ? Dans l'affirmative, voilà qui est problématique, car contraire à la décision du Conseil d'État, d'autant plus que nous pensons qu'il ne s'agit pas d'une compétence du collège, mais bien du conseil communal qui de toute façon ne s'est plus réuni depuis, ni en janvier ni en février, pour absence de quorum.

La gestion du site de parking.brussels fait partie de vos compétences. Je l'ai visité ce matin encore, et il n'a pas été adapté pour tenir compte de la décision du Conseil d'État. Vous constaterez que le site ne montre pas de zone bleue à Schaerbeek, alors que c'est la réalité aujourd'hui. Cela pose problème.

*De gemeente heeft inmiddels een nieuw parkeerreglement goedgekeurd en de uitbreiding van de groene zone zit in haar laatste fase. In afwachting heeft parking.brussels op vraag van de gemeente de parkeercontroles in de zone tijdelijk opgeschort.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Dat het reglement dateerde van voor de overdracht naar parking.brussels, is geen excuus om het niet te toetsen aan de ordonnantie. De beslissing van de Raad van State was duidelijk, maar zowel de gemeente als parking.brussels, dat onder uw toezicht valt, heeft er een potje van gemaakt.*

*Klopt het dat u het politiereglement dat het college van burgemeester en schepenen van Schaerbeek op 19 januari goedkeurde, valideerde? Dat is problematisch, aangezien de gemeenteraad bevoegd is en u daarmee tegen het oordeel van de Raad van State ingaat.*

*Ook de website van parking.brussels is niet aangepast aan de beslissing van de Raad van State: er is geen blauwe zone in Schaerbeek op te vinden.*

*Wie de parkeerretributie in die zone met een app zoals Yellowbrick betaalt, betaalt nog steeds het tarief voor de groene zone en krijgt het geld pas terug als hij het bedrag betwist.*

*Wat is uw reactie op die zwaarwichtige euvels?*

Enfin, lorsque des usagers payent leur stationnement avec une application comme Yellowbrick à laquelle ils ont apparemment encore accès, ils payent le tarif applicable à une zone verte, alors que la zone concernée est bleue. Nous apprenons que les usagers sont remboursés seulement s'ils contestent le montant payé. Qu'avez-vous à répondre concernant ces trois graves remarques ?

<sup>1217</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- S'agissant du site web, je ne l'ai pas vérifié, mais nous allons le faire. Je rappelle que la commune nous a demandé de suspendre le contrôle du stationnement dans la zone concernée. Vous me dites que la mesure doit être approuvée par le conseil communal et non par le collège communal. Bien sûr, le quorum doit être atteint au sein du conseil, mais le fait qu'il existe, au sein du collège, une proposition visant à régulariser la situation constitue déjà un pas dans la bonne direction. J'espère que le conseil communal de Schaerbeek statuera rapidement afin que l'on puisse avancer.

S'agissant de l'ordonnance régionale, elle a été corrigée. Le service juridique de parking.brussels continue à suivre l'évolution du dossier de près.

<sup>1219</sup> **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Avez-vous validé la décision du collège ? Cette décision ne devait pas être validée étant donné que c'est au conseil communal d'approuver ou de rejeter ce règlement. C'est une question importante et je vous la réitère.

<sup>1219</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le règlement complémentaire a été signé par la Région. Si vous le souhaitez, je peux vérifier si toutes les procédures ont été respectées. Cette signature est intervenue après un avis favorable de la commission consultative pour la circulation routière. Selon mes informations, la procédure a été suivie. Il est important d'apporter les corrections au plus vite.

<sup>1219</sup> **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Madame la Ministre, nous pensons que c'était au conseil communal d'approuver cette décision. Vous avez validé une décision qui n'a pas été prise dans les règles.

- *L'incident est clos.*

<sup>1227</sup> **QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

<sup>1227</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,**

<sup>1227</sup> **concernant les avancées concernant la mise en place de l'utilisation des bandes bus et sites spéciaux franchissables au profit des ambulances vétérinaires ainsi que leur reconnaissance en tant que véhicule prioritaire.**

<sup>1229</sup> **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Voilà maintenant plus d'un an que ce Parlement a adopté à l'unanimité, y compris

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Die website brengen we in orde. Ik herhaal dat de gemeente ons gevraagd heeft de parkeercontrole in die zone op te schorten. Het voorstel van het college om de situatie te regulariseren, is een stap in de goede richting en ik hoop dat de gemeenteraad snel beslist, zodat we vooruit kunnen.*

*De ordonnantie is zoals gezegd bijgestuurd. De juridische dienst van parking.brussels blijft het dossier op de voet volgen.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).**- *Hebt u de beslissing van het college gevalideerd of niet? Indien ja, dan is dat problematisch, aangezien het parkeerreglement een bevoegdheid van de gemeenteraad is.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Het aanvullend reglement is door het gewest ondertekend na een gunstig advies van de Raadgevende Commissie voor het Wegverkeer. Volgens mijn informatie zijn alle procedures gevolgd, maar als u het wenst, kan ik dat navragen.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).**- *U hebt een beslissing gevalideerd die niet volgens de regels is genomen.*

- *Het incident is gesloten.*

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

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

**betreffende de vooruitgang van het gebruik van busstroken en bijzondere overrijdbare beddingen ten behoeve van dierenambulances en de erkenning van dierenambulances als prioritaire voertuigen.**

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).**- *Ruim een jaar geleden vroeg het parlement unaniem in*

donc votre groupe, la proposition de résolution visant à élargir l'utilisation des bandes bus et sites spéciaux franchissables, ainsi qu'à déroger à la limitation de vitesse à 30 km/h au profit des ambulances vétérinaires.

Cependant, bien que la proposition ait été adoptée par le Parlement, dans les faits, rien ne semble bouger depuis lors. Il est vrai toutefois que la modification du Code de la route nécessite une concertation avec le gouvernement fédéral et que le gouvernement bruxellois n'a pas les mains totalement libres pour exécuter cette résolution. Il n'empêche qu'il devait entamer certaines démarches par lui-même, comme une concertation avec la STIB, ainsi qu'une étude approfondie des besoins des ambulances vétérinaires qui circuleraient en tant que véhicules prioritaires en Région bruxelloise. À ma connaissance, cela n'a pas encore été réalisé.

Lors de ma dernière question sur le sujet l'année dernière, vous m'aviez répondu que des discussions étaient en cours avec le gouvernement fédéral, sans plus de précisions. La réponse à mes différentes questions avait été assez lacunaire. Quelles avancées ont-elles été obtenues depuis ma dernière question concernant cette résolution ? Où en sont les discussions avec le gouvernement fédéral ? Pourriez-vous, cette fois-ci, nous fournir plus de détails sur ce qu'il ressort de ces discussions ?

Les modifications du Code de la route nécessaires au bon fonctionnement des ambulances vétérinaires sont-elles en cours d'achèvement ? Les conditions qu'un tel véhicule devrait remplir pour être considéré comme étant affecté aux urgences vétérinaires ont-elles enfin été fixées ? Votre cabinet et vous-même avez-vous pris contact avec la STIB pour vous concerter sur le sujet et, si oui, qu'en est-il ressorti ? Dans le cas contraire, pourquoi cela n'a-t-il pas encore été fait ?

Une étude a-t-elle été lancée concernant les besoins spécifiques des ambulances vétérinaires ? A-t-elle déjà remis ses conclusions et, si tel est le cas, pourriez-vous nous les exposer ? Enfin, j'aimerais savoir quelles sont les prochaines étapes à franchir dans ce dossier.

La fin de la législature approche et il ne faudrait pas que cette résolution, adoptée à l'unanimité, passe à la trappe. Ce serait, d'une part, faire un pied de nez au Parlement, et d'autre part, ce serait surtout empêcher une avancée majeure pour le bien-être animal à Bruxelles. Ces ambulances vétérinaires pourraient en effet éviter de nombreux décès et souffrances inutiles à nos compagnons. Il est grand temps que la Région prenne enfin ses responsabilités en la matière.

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

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La solution proposée par la résolution est d'autoriser les ambulances vétérinaires à utiliser les bandes bus et les sites spéciaux franchissables, en les considérant comme des véhicules prioritaires. Cette classification les exonérerait, pendant leurs missions urgentes,

*een resolutie om het gebruik van busstroken en bijzondere overrijdbare beddingen uit te breiden tot dierenambulances en de snelheidslimiet van 30 km/u voor de dierenambulances op te heffen.*

*Sindsdien is er echter niets gebeurd. Voor een wijziging van de Wegcode is overleg met de federale regering nodig, maar enkele zaken kan de Brusselse regering alvast zelf doen.*

*Vorig jaar antwoordde u mij dat de gesprekken met de federale regering liepen. Welke vooruitgang is er sindsdien geboekt? Kunt u dit keer wat meer details geven? Wordt er gewerkt aan een wijziging van de Wegcode? Zijn de criteria waaraan een dierenambulance moet voldoen, vastgelegd?*

*Hebt u al overlegd met de MIVB? Zo niet, waarom niet? Hebt u een studie gestart over de behoeften van de dierenambulances? Zijn de resultaten daarvan al beschikbaar?*

*Wat zijn de volgende stappen? De dierenambulances kunnen heel wat onnodig lijden bij dieren voorkomen en het wordt hoog tijd dat het gewest zijn verantwoordelijkheid neemt.*

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

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *De resolutie stelt voor om dierenambulances gebruik te laten maken van busstroken en bijzondere overrijdbare beddingen en hen te erkennen als prioritaire voertuigen.*

du respect de l'essentiel du Code de la route. Ce n'est donc pas un sujet anecdotique.

Toutefois, s'agissant d'une compétence exclusivement fédérale, la STIB n'est pas en mesure de décider qui peut utiliser les bandes bus et les sites spéciaux franchissables. La proposition de modification du Code de la route a bien entendu été soumise à l'autorité fédérale et discutée avec les autres Régions dans le cadre des travaux sur la réforme du Code de la route. Ceux-ci ne sont pas encore arrivés à leur terme et une des dernières questions à trancher porte précisément sur l'utilisation des bandes bus.

Dans l'attente d'une décision sur ces points, il semble prématuré de fixer - ou plutôt de demander de fixer - des conditions techniques auxquelles devraient répondre les ambulances vétérinaires pour être reconnues légalement comme telles. Néanmoins, les services fédéraux soulignent la possibilité déjà existante, pour ces ambulances, de solliciter à titre exceptionnel, auprès du SPF Mobilité, le droit d'utiliser des feux bleus et une sirène, comme c'est le cas par exemple pour le transport de sang ou d'organes.

Enfin, outre la question précise des ambulances vétérinaires, je tiens à rappeler que de manière générale, l'ouverture des infrastructures réservées aux transports en commun à d'autres types d'usagers n'est pas sans risque du point de vue de la sécurité routière. En effet, les bandes bus, qui dédoublent souvent des bandes de circulation normales, peuvent avoir un caractère accidentogène : élargissement des traversées, masques de visibilité. Il est donc nécessaire que les conducteurs qui les empruntent soient formés aux risques spécifiques liés à la conduite sur ces infrastructures.

Nous continuerons de suivre ce dossier, malgré sa complexité et l'absence de compétences régionales en la matière.

<sup>1235</sup> **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Vous nous dites que le sujet a été abordé, soumis à l'autorité fédérale et discuté avec les autres Régions. J'espère être tenu au courant des conclusions de ces discussions, car je rappelle que cette proposition de résolution a été approuvée à l'unanimité. Il serait donc extrêmement dommage qu'elle demeure, comme d'autres, dans les limbes de nos travaux parlementaires.

Vous insistez sur le risque que comporte l'utilisation des bandes de bus, lesquelles sont accidentogènes. Cet élément renforce la nécessité d'avoir des conducteurs bien formés et pourrait être abordé avec le secteur, parallèlement aux éventuelles et souhaitables avancées dans les discussions avec les autorités fédérales en matière de mobilité.

Il convient de faire preuve d'un certain volontarisme en la matière, car la complexité de ce dossier ne doit pas faire perdre de vue le fait que l'ensemble des groupes politiques a jugé cette question suffisamment importante que pour soutenir cette initiative. La mobilisation de votre cabinet à propos de ce dossier constituera sans doute l'une des clés de son avancement. Je compte donc sur votre pleine mobilisation afin de pousser ce

*Om te beginnen, kan de MIVB niet beslissen wie over de busstroken mag rijden. Dat is een exclusief federale bevoegdheid. Gesprekken zijn aan de gang tussen de gewesten en de federale regering over aanpassingen aan de Wegcode en het gebruik van de busstroken is een van de punten waarover nog beslist moet worden.*

*Het zou dan ook wat voorbarig zijn om nu al technische criteria te bepalen voor een erkenning als dierenambulance. De bestuurders kunnen wel nu al bij de FOD Mobiliteit een uitzondering aanvragen, zodat ze gebruik kunnen maken van blauwe lichten en een sirene.*

*De openstelling van de aparte infrastructuur voor het openbaar vervoer voor andere weggebruikers is niet zonder risico. De zichtbaarheid is er vaak minder groot en de chauffeurs kunnen best een opleiding gebruiken.*

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).*- *Kunt u ons op de hoogte houden van het verloop van de gesprekken met de federale regering?*

*Het gebruik van de busstroken zou risico's inhouden, zegt u. Het is dan ook belangrijk dat de chauffeurs goed opgeleid zijn. Dat kunt u alvast aankaarten bij de sector.*

*U mag wat voluntaristischer zijn. Alle fracties hebben de resolutie immers ondersteund en uw kabinet kan een belangrijke rol spelen in de uitvoering ervan.*

*- Het incident is gesloten.*

dossier et de trouver des solutions avant le terme de cette législature. Par conséquent, je reviendrai vers vous à ce propos.

- *L'incident est clos.*

1239 **QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN**

1239 **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,**

1239 **concernant la légalité des contrôles en civil sur le réseau des transports en commun.**

1239 **Mme la présidente.-** En l'absence de M. Jamal Ikazban, sa question orale est lue par M. Ibrahim Dönmez.

1241 **M. Ibrahim Dönmez (PS).-** Selon un article de presse, la STIB organiserait des contrôles en civil sur le réseau de transport en commun. Plusieurs agents de la société de transport bruxelloise s'étonnent de la présence de membres de la hiérarchie et de la direction du service de sécurité en civil lors de contrôles sur le réseau. Ce n'est pas tant leur présence qui pose un problème, mais surtout le fait que ces agents en civil se permettent de procéder au contrôle des titres de transport des voyageurs alors qu'ils ne portent aucun signe indiquant qu'ils sont habilités à le faire.

Les faits rapportés se seraient déroulés le lundi 5 décembre 2022 en début d'après-midi. Lors d'un contrôle réalisé par les agents de sécurité de la STIB à l'arrêt Science, des membres de la brigade en civil ont procédé à des contrôles, sans possibilité pour les usagers de voir leur carte Vigilis, délivrée par le SPF Intérieur. Ce ne serait pas la première fois que de telles pratiques sont mises en œuvre sur le réseau.

Mécontents, les lanceurs d'alerte rappellent non seulement qu'une telle initiative de la part de ces membres de la hiérarchie de la STIB est illégale, mais aussi et surtout qu'elle risque d'avoir de graves répercussions sur les agents de sécurité dans l'exercice de leur fonction et leur droit de travailler.

Entendre que de telles pratiques puissent avoir lieu est interpellant. Étiez-vous au courant de leur existence ? Pour quelle raison ces contrôles ont-ils été réalisés en civil ?

Quelles sont les conséquences de ces contrôles sur la validité des amendes infligées aux voyageurs ne disposant pas d'un titre de transport valide ?

Quelles sont les directives et procédures mises en place pour éviter ce type d'abus par des membres de la direction ? Comprenez-vous les craintes exprimées par les contrôleurs assermentés pour leur emploi ou leurs conditions de travail ?

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN**

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

**betreffende de wettigheid van controles in het openbaar vervoer door controleurs in burger.**

**Mevrouw de voorzitter.-** Bij afwezigheid van de heer Jamal Ikazban wordt zijn mondelinge vraag door de heer Ibrahim Dönmez voorgelezen.

**De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- Volgens een persartikel organiseert de MIVB controles van vervoerbewijzen door leidinggevenden van de veiligheidsdienst, zonder dat ze enig teken dragen dat aangeeft dat ze daartoe bevoegd zijn. Dat is niet alleen illegaal, maar kan ook ernstige gevolgen hebben voor de veiligheidsagenten bij de uitoefening van hun functie.**

*Was u op de hoogte van die praktijken? Waarom gebeurden er controles in burger?*

*Zijn de eventuele boetes voor zwartrijders na die controles wel geldig?*

*Welke procedures zijn er om dat soort praktijken te vermijden? Begrijpt u waarom de ingezworen controleurs daardoor vrezen voor hun job of hun werkomstandigheden?*



<sup>1243</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il ressort des études réalisées auprès des voyageurs et voyageuses qu'une part importante du sentiment d'insécurité est générée par les incivilités et fraudes, qui consistent par exemple à coller quelqu'un lors du passage aux portillons. Lutter contre celles-ci est donc nécessaire pour que les voyageurs et le personnel de la STIB se sentent en sécurité, ainsi que pour assurer la protection des infrastructures.

Les équipes de contrôle et de sécurité de la STIB et leur management effectuent donc des missions de sécurisation du réseau. Des opérations en civil ont également lieu à cet effet. Elles visent, en plus du contrôle des titres de transport, à constater les infractions à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 décembre 2007 portant sur les incivilités et fraudes. En civil, les agents détectent plus facilement ce type d'infractions et peuvent prendre sur le fait les auteurs de ces comportements. Grâce à cette méthode, les équipes de la STIB recueillent en outre beaucoup d'informations, ce qui leur permet d'améliorer continuellement le processus de sécurisation du réseau.

Les agents en civil procèdent à leurs constatations et verbalisations sur la base de l'arrêté susmentionné. Ils sont assermentés pour ces matières et présentent leur carte lorsqu'ils vont au contact des clients. Les actes relatifs aux compétences propres des agents de sécurité, comme la rétention et le menottage, sont toujours posés soit par des agents de sécurité en uniforme, soit par les forces de police. Il est donc important de distinguer les missions de constatation et de verbalisation de celles qui relèvent de la compétence des agents de sécurité.

Les amendes infligées par les agents en civil sont valides au même titre que celles des agents en uniforme, les agents verbalisateurs étant assermentés. Certains agents de la STIB sont en effet accrédités afin de verbaliser les infractions en rapport avec l'arrêté de 2007, bien qu'il ne s'agisse pas toujours d'agents de sécurité. Cette confusion a pu faire croire à certains qu'ils sont également investis de toutes les compétences de ces derniers, ce qui n'est pas le cas.

Les missions en civil sont uniquement attribuées à des responsables d'équipe, sur une base volontaire. Aucun agent de sécurité n'a été sollicité pour ce genre de mission. Il ressort par ailleurs des retours des collaborateurs sur le terrain que ces actions sont appréciées des agents, qui se sentent soutenus de près par leur management. Le ou les témoignages anonymes à l'origine de l'article auquel vous faites référence - et dont les sources demeurent inconnues - ne reflètent pas l'opinion majoritaire.

<sup>1247</sup> **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Ce que j'avais lu dans la presse à l'époque prêtait à confusion, mais à présent, les choses sont claires : la STIB et ses services agissent dans les règles et nous pouvons continuer à leur faire confiance.

- *L'incident est clos.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Uit studies blijkt dat een groot deel van het onveiligheidsgevoel het gevolg is van fraude en onburgerlijk gedrag. De bestrijding daarvan is dus erg belangrijk.*

*De MIVB-veiligheidsteams en -controleurs, inclusief de leidinggevenden, voeren daarom controles uit, ook in burger. Zij controleren niet alleen de vervoersbewijzen, maar kunnen ook overtredingen vaststellen van het regeringsbesluit van 13 december 2007 over onburgerlijk gedrag. Dat soort overtredingen kunnen ze veel gemakkelijker vaststellen wanneer ze in burger zijn en mensen op heterdaad kunnen betrappen.*

*De controleurs in burger worden ingezworen en moeten hun kaart laten zien, als ze in contact treden met de klanten. De boetes die zij uitschrijven, zijn geldig, maar overtreders vasthouden of boeien kunnen alleen geüniformeerde veiligheidsagenten of politieagenten.*

*De controles in burger worden uitgevoerd door teamleiders, op vrijwillige basis. Veiligheidsagenten worden daar niet voor gevraagd. Zij appreciëren wel de steun die ze op die manier krijgen van hun leidinggevenden. De anonieme klachten van veiligheidsagenten waarnaar u verwijst, weerspiegelen niet de mening van de meerderheid.*

**De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *De MIVB en haar personeel handelen dus volgens de regels.*

- *Het incident is gesloten.*

1251 **QUESTION ORALE DE M. JONATHAN DE PATOUL**

1251 **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,**

1251 **concernant la création d'un registre central des vélos.**

1253 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Ce jeudi 26 janvier, on apprenait la volonté de créer un registre central des vélos dans notre pays afin d'améliorer la lutte contre ce fléau national qu'est le vol de vélos, en complément d'autres moyens de lutte. Le système retenu est relativement simple : on enregistre son vélo et on reçoit un autocollant sur lequel figure un code QR, à coller sur son vélo. J'espère qu'il sera vraiment impossible d'enlever cet autocollant et que cela dissuadera les voleurs de dérober ce vélo, qui coûte parfois fort cher, surtout depuis l'électrification de ce moyen de transport.

Le choix de la traçabilité dissuasive est louable. Cette traçabilité existe d'ailleurs en Région bruxelloise via mybike.brussels, plateforme sur laquelle j'ai d'ailleurs été surpris de lire la recommandation suivante pour récupérer son vélo volé : « Baladez-vous le dimanche matin du côté du boulevard du Midi au marché du vélo d'occasion. » Je trouve cela assez inacceptable : que fait-on si on repère son vélo volé au marché du Midi ? On se bagarre pour le récupérer ?

L'autocollant semble une protection parfois dérisoire face à des voleurs expérimentés et correctement outillés, ayant malheureusement souvent un coup d'avance sur nos forces de police. Pour rappel, un tiers des cyclistes ayant été victimes d'un vol de vélo (principalement électrique) n'en rachèteront pas, et en moyenne seuls 5 % des vélos signalés comme volés sont retrouvés par leurs propriétaires, sans doute parce que des filières bien organisées exfiltrent très rapidement ces vélos hors de nos frontières. On signale plus de 300 vols de vélos par jour en Belgique.

La situation en est à un tel point que des compagnies d'assurance refusent d'assurer des propriétaires de vélos habitant dans certaines communes. De nombreux cyclistes réclament la construction d'abris pour les vélos dans des endroits stratégiques, ce qui prend du temps et n'est pas toujours évident. Les vols de vélos restent un fléau et découragent la pratique du cyclisme dans notre ville.

Quelle est l'évolution du nombre de vélos déclarés volés sur l'ensemble du territoire de notre Région depuis le début de cette législature ?

Au terme de l'année 2022, comment évaluez-vous les mesures mises en place dans notre Région pour lutter contre les vols de vélos ?

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JONATHAN DE PATOUL**

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

**betreffende de creatie van een centraal fietsregister.**

**De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (in het Frans).- In januari vernamen we dat er plannen zijn om in ons land een centraal fietsregister aan te leggen. Het systeem is relatief eenvoudig: de eigenaar registreert zijn fiets en ontvangt een sticker met een QR-code om op zijn fiets te plakken. In het Brussels Gewest kan dat al bij mybike.brussels.

*Een sticker lijkt een vrij povere bescherming tegen ervaren en goed uitgeruste dieven. Slechts 5% van de fietsen die als gestolen zijn aangegeven, wordt teruggevonden, ongetwijfeld omdat goed georganiseerde netwerken de fietsen snel naar het buitenland brengen.*

*In België worden dagelijks meer dan 300 fietsen gestolen. De situatie is zo ernstig dat verzekeringsmaatschappijen weigeren om fietseigenaars in bepaalde gemeenten te verzekeren.*

*Hebt u cijfers over de evolutie van het aantal fietsdiefstallen in het gewest sinds het begin van de regeerperiode?*

*Hoe beoordeelt u de maatregelen die zijn genomen om fietsdiefstal tegen te gaan?*

*Hoe treedt het gewest op tegen netwerken van fietsdieven? Wat zijn de resultaten van die acties?*

*De sticker met QR-code lijkt niet altijd te volstaan om dieven af te schrikken en de traceerbaarheid te garanderen. Hebt u andere traceerbaarheidssystemen onderzocht met uw collega's op de andere beleidsniveaus? Waarom worden die niet gebruikt? Hoe zit het bijvoorbeeld met het graveren van fietsen? De lokale politiezones organiseerden daar workshops over. Wat is de situatie vandaag? Waarom werd de voorkeur gegeven aan de sticker? Kunt u garanderen dat die sticker niet kan worden verwijderd?*

Où en est la lutte régionale contre les réseaux de voleurs de vélos ? Quels en sont les résultats ?

L'autocollant au code QR semble parfois avoir montré ses limites pour assurer une dissuasion et une traçabilité suffisantes. Que faire une fois qu'on sait où se trouve le vélo volé ?

D'autres systèmes de traçabilité ont-ils été étudiés avec vos collègues des autres Régions et de l'État fédéral ? Pourquoi ne semblent-ils pas avoir été retenus ? Les autocollants proposés seront-ils garantis « impossibles à enlever » ?

Quid du marquage par gravure ? Des ateliers avaient été organisés par les zones de police locale. Qu'en est-il actuellement ? Pourquoi lui a-t-on préféré l'autocollant ?

<sup>1255</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'utilisation du vélo en Belgique, et notamment à Bruxelles, n'a cessé de croître ces dernières années, témoignant de l'attractivité du vélo comme moyen de déplacement au quotidien. C'est bon pour la mobilité, pour la qualité de l'air, pour le calme dans la Région et pour la santé des cyclistes.

Malheureusement, les vols de vélos se multiplient effectivement aussi. Le gouvernement fédéral et les gouvernements régionaux se sont dès lors accordés pour s'attaquer au problème, en mettant sur pied un registre central des vélos ; le registre bruxellois mybike.brussels existant sera bientôt élargi à tout le pays.

Cette mesure s'inscrit dans le cadre de notre plan 2021 de lutte contre les vols de vélos. Le gouvernement fédéral a également intégré la lutte contre les vols de vélos dans le plan national de sécurité, afin d'attirer l'attention des zones de police locale sur la problématique.

Le développement de la base de données pour ce mybike national, qui sera gérée par l'échelon fédéral et consultable par les services de police, a déjà débuté. De leur côté, les autres Régions commenceront à construire le portail des utilisateurs en se basant sur le portail bruxellois. Le système sera très similaire à l'actuel mybike.brussels, mais avec un renforcement de la collaboration avec la police. Un dispositif d'intégration fluide des utilisateurs bruxellois actuels dans le nouveau registre national est également en cours d'élaboration.

Des chiffres relatifs aux vols de vélos sont disponibles jusqu'au premier semestre 2022. Voici, par an, le nombre de vols déclarés, en sachant qu'ils ne le sont pas tous : 3.831 en 2018, 4.503 en 2019, 4.523 en 2020, 4.353 en 2021 et 2.170 au premier trimestre 2022 ; par extrapolation, ils atteindraient donc le chiffre de 4.340 pour l'année complète.

<sup>1257</sup> Bien que les vols de vélos restent très fréquents, nous constatons une stabilisation du nombre de vols déclarés, ceci malgré une forte augmentation du nombre de cyclistes et des campagnes visant à encourager la déclaration des vols. Nous parvenons donc à réduire les risques de vol grâce à la politique de prévention, à des initiatives comme la sensibilisation à l'utilisation de la

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het gebruik van de fiets is de laatste jaren gestaag toegenomen. Helaas neemt ook het aantal fietsdiefstallen toe. De federale en gewestelijke overheden hebben daarom besloten een centraal fietsregister op te zetten, naar het voorbeeld van mybike.brussels.*

*Er is al gestart met de ontwikkeling van de databank voor het nationale register, dat op federaal niveau zal worden beheerd en door de politie kan worden geraadpleegd. De andere gewesten zullen hun gebruikersportaal ontwikkelen op basis van het Brusselse portaal. Het systeem zal dus sterk lijken op dat van mybike.brussels, maar er komt een nauwere samenwerking met de politie. Er wordt ook een mechanisme ontwikkeld om de huidige Brusselse gebruikers vlot in het nieuwe nationale register te integreren.*

*Er werden 3.831 fietsdiefstallen gemeld in 2018, 4.503 in 2019, 4.523 in 2020, 4.353 in 2021 en 2.170 in het eerste kwartaal van 2022.*

*Hoewel fietsdiefstallen nog steeds veel voorkomen, zien we een stabilisatie van het aantal aangegeven diefstallen, ondanks een sterke toename van het aantal fietsers en campagnes om aangifte aan te moedigen. De trend is dus bemoedigend, maar er is nog heel wat werk aan de winkel, onder meer om de bekendheid van mybike.brussels te vergroten. Dat systeem heeft echter meer*

plateforme mybike.brussels et à celle d'un bon cadenas, ainsi qu'à notre politique de stationnement vélo. La tendance est donc encourageante, même si elle est encore insatisfaisante : il reste beaucoup à accomplir et nous devons faire en sorte d'avancer, notamment pour augmenter la notoriété du système mybike. Cependant, ce système remporte plus de succès que l'ancien système de gravure : plus de 38.000 vélos sont déjà enregistrés sur mybike.brussels.

Une collaboration étroite entre les zones de police a été mise en place pour renforcer la lutte régionale contre les réseaux de voleurs de vélos sous le nom de « ULock ». Nous sommes en contact avec la police pour évaluer et soutenir ses efforts. Il est évidemment difficile de mesurer l'effet dissuasif de l'autocollant, mais la traçabilité ne semble pas poser de problèmes.

Les systèmes généralisés avec puce GPS en plus de l'autocollant ne sont pas étudiés en détail pour l'instant parce qu'ils ne permettent pas une localisation précise lorsque les vélos sont stockés dans des sous-sols. Un tel système serait également plus coûteux pour l'utilisateur et il n'est pas prévu actuellement que la Région finance le dispositif pour les personnes privées.

Il est très difficile d'enlever l'autocollant mybike sans endommager la peinture du cadre, ce qui réduit les opportunités de revente. Le marquage par gravure a été abandonné en Région bruxelloise depuis 2019. En effet, la gravure est impossible sur les cadres en carbone et, pour d'autres cadres, cela entraînerait la fin de la garantie du fabricant.

Le système mybike aide donc à retrouver des vélos volés. Lorsqu'un propriétaire retrouve le sien sur un marché, il lui est conseillé d'en faire part à la police. Par expérience personnelle, je sais qu'elle se déplace et parvient à récupérer le vélo volé. Je tiens d'ailleurs à remercier les policiers pour leur aide. Il est cependant exact qu'il ne s'agit pas d'une solution structurelle, qui doit consister à diminuer le risque de vol grâce au plan stationnement vélo et à appréhender et sanctionner les voleurs de vélos.

<sup>1259</sup> **M. Jonathan de Patoul (DéFI).** - On constate une hausse du nombre de vols de vélos au cours des cinq dernières années. Des mesures sont prises mais elles ne sont pas encore suffisantes. Nous verrons dans quelle mesure elles contribuent à enrayer ce véritable fléau qui décourage la pratique du vélo.

S'agissant de la localisation des vélos, je connais des personnes qui ont pu localiser leur vélo parce qu'il était équipé d'un traceur GPS, mais qui n'ont toutefois pas pu intervenir.

Il est important de continuer à étudier cette problématique et de mettre en œuvre des mesures les plus pratiques possible pour endiguer les vols de vélos dans notre Région.

- *L'incident est clos.*

<sup>1263</sup> **QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN**

*succes dan het oude graveersysteem: meer dan 38.000 fietsen zijn al geregistreerd op mybike.brussels.*

*Onder de naam ULock is een nauwe samenwerking tussen de politiezones opgezet om de gewestelijke strijd tegen fietsdiefstal te versterken. Het afschrikkingseffect van de sticker is uiteraard moeilijk te meten, maar de traceerbaarheid lijkt geen probleem te zijn.*

*Systemen met een gps-chip naast de sticker worden momenteel niet bestudeerd, omdat ze geen nauwkeurige tracing mogelijk maken wanneer fietsen in kelders worden gestald. Een dergelijk systeem zou ook duurder zijn voor de gebruiker.*

*Het is erg moeilijk om de sticker te verwijderen zonder het lakwerk te beschadigen, wat de doorverkoopmogelijkheden beperkt. In het Brussels Gewest worden sinds 2019 geen fietsen meer gegraveerd, omdat graveren niet mogelijk is op carbon frames en graveren op andere frames een einde maakt aan de fabrieksgarantie.*

*Wanneer een eigenaar zijn gestolen fiets op een markt ziet, kan hij het beste de politie contacteren, die de fiets zal recupereren.*

**De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (in het Frans).- *De genomen maatregelen volstaan niet. Ik ken mensen die hun fiets hebben teruggevonden omdat die was uitgerust met een gps-tracker. Het is belangrijk om te blijven zoeken naar praktische maatregelen om fietsdiefstal te beteugelen.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN**

1263 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,

1263 concernant l'avancée du projet de réaménagement de la place Saintelette.

1263 Mme la présidente.- En l'absence de M. Jamal Ikazban, sa question orale est lue par M. Ibrahim Dönmez.

1265 M. Ibrahim Dönmez (PS).- Il y a peu, la place Saintelette était considérée comme le carrefour le plus dangereux de Bruxelles. Que l'on soit piéton, cycliste, automobiliste ou usager des transports en commun, la circulation sur cette place reste aujourd'hui dangereuse. Située entre Molenbeek-Saint-Jean et la Ville de Bruxelles, traversée par l'axe reliant le Botanique à la basilique de Koekelberg, cette place se trouve au centre d'un véritable capharnaüm, avec une circulation chaotique.

Le réaménagement de ce double pont de la petite ceinture reliant les deux rives du canal avait été décidé durant la précédente législature, dans le cadre du plan canal. En 2017, Bruxelles Mobilité avait lancé un concours international d'architecture visant le réaménagement complet de la place. Ce projet a fait l'objet d'une large consultation citoyenne, communale et régionale en vue de mieux répartir l'espace entre les piétons, les cyclistes, les transports publics et les automobilistes, tout en diminuant la place laissée à ces derniers. Il s'agissait d'offrir aux habitants de nouveaux espaces publics de promenade et de jeux pour les enfants, des espaces pour les food trucks et l'organisation d'événements, mais aussi des trottoirs plus larges, des pistes cyclables sécurisées, des connexions plus aisées entre les modes de transport (tram, métro, bus) et une meilleure connexion de l'arrêt de tram Yser avec le quartier.

Selon les plans, le réaménagement exploite pleinement la proximité du centre-ville, l'implantation de hauts lieux culturels comme le Kanal-Centre Pompidou, ainsi que la présence d'espaces verts sur le quai Béco et dans le parc Maximilien, faisant des places Saintelette et Yser un vaste espace de promenade continue.

1267 L'an dernier, Bruxelles Mobilité a déposé la demande de permis d'urbanisme pour réaménager les places Saintelette et Yser en un espace continu censé améliorer la qualité de vie et la fluidité du trafic pour tous les usagers de la route. L'enquête publique s'est déroulée du 7 septembre au 6 octobre 2022 et une commission de concertation devait se réunir le 19 octobre. Quant aux travaux, ils pourraient commencer à l'automne 2023.

Bruxelles Mobilité et urban.brussels collaborent à la concrétisation de ces plans. Dès lors qu'ils sont désormais prêts pour la dernière phase du parcours urbanistique, tout est-il en ordre pour le début du réaménagement complet de la place Saintelette ? L'enquête publique confirme-t-elle les plans de réaménagement de cette place ? Qu'a décidé la commission de

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

betreffende de vooruitgang van het project van de herinrichting van het Sainteletteplein.

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer Jamal Ikazban wordt zijn mondelinge vraag door de heer Ibrahim Dönmez voorgelezen.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- De vorige regering heeft als onderdeel van het Kanaalplan besloten het Sainteletteplein, een erg gevaarlijk kruispunt waar de Kleine Ring het kanaal snijdt, met bijgevolg chaotisch verlopend verkeer in alle richtingen, opnieuw in te richten om er een aangename en veilige ruimte van te maken met meer plaats voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

In 2017 schreef Brussel Mobiliteit er een architectuurwedstrijd voor uit en het plan werd ook voorgelegd aan een brede burgerbevraging.

Het plan wil van het Saintelette- en het IJzerplein één doorlopende promenade maken in de nabijheid van het stadscentrum, met zowel cultuurtempels zoals Kanal-Centre Pompidou als groene ruimtes met het Becodok en het Maximiliaanpark.

Brussel Mobiliteit heeft vorig jaar voor dat plan een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd. Het openbaar onderzoek liep van 7 september tot 6 oktober 2022 en er stond een overlegcommissie gepland op 19 oktober. Voor de uitwerking werken Brussel Mobiliteit en urban.brussels samen. De werkzaamheden zouden in de herfst van dit jaar kunnen beginnen.

Is alles in gereedheid voor die heraanleg? Heeft het openbaar onderzoek er groen licht voor gegeven? Wat heeft de overlegcommissie beslist inzake mobiliteit? Hoe zal het plein er in de toekomst uitzien? Wat is het tijdpad voor de

concertation sur le plan de la mobilité ? Quel sera le futur visage de la place dite la plus dangereuse de Bruxelles ? Quel est le calendrier de ce vaste chantier ? Comment la mobilité sera-t-elle organisée durant les travaux ?

<sup>1269</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La place Saintelette est actuellement un espace de transit où se croisent des axes automobiles structurants de la Région de Bruxelles-Capitale. L'emprise des anciens viaducs structure encore cet aménagement, ne permettant pas d'avoir une cohabitation sereine entre les différents types d'usagers, ni une lisibilité aisée des carrefours aux nombreuses connexions, ni même d'avoir des espaces de qualité pour la mobilité active, malgré la distance de façade à façade de plus de 50 m à hauteur du square Saintelette. Il s'agit d'une situation dangereuse et anxieuse.

Le défi du nouvel aménagement est d'améliorer la sécurité routière, la qualité des espaces pour la mobilité active ainsi que la qualité urbanistique d'une place unifiée entre les deux berges du canal, le tout en respectant le caractère structurant de ce carrefour avec des axes d'importance pour la circulation routière de la Région. L'équilibre est trouvé grâce à une redistribution de l'espace de cette vaste berme centrale, anciennement utilisée pour accueillir les piliers et les fondations du viaduc, et l'ajout de deux passerelles piétonnes jouxtant les deux ponts routiers actuels.

En plus de ces passerelles, la redistribution de l'espace permet la création d'une magistrale piétonne qui vient faire écho à la rénovation en cours du bâtiment Kanal-Centre Pompidou, ainsi qu'au prolongement des connexions des deux pistes cyclables bidirectionnelles de la Petite ceinture. D'autres aménagements connexes existants ou projetés, tels que les passerelles Feder ou le parc Béco, sont aussi intégrés dans la vision de ce projet. La place Saintelette forme donc un trait d'union entre divers projets importants pour cette partie de la Région.

Actuellement, le dossier Saintelette est toujours en attente de permis d'urbanisme. Bruxelles Mobilité a introduit mi-décembre 2022 un article 177 à la suite de la réception de l'avis de la commission de concertation du 6 décembre. Les nouveaux plans sont toujours en cours d'adaptation, en bonne collaboration avec urban.brussels et les communes pour répondre au mieux à cet avis comportant quelques conditions.

En parallèle, je continue à préparer la mise en œuvre du projet, notamment avec la rédaction du cahier des charges, la préparation des autorisations de chantier et la coordination avec les chantiers connexes. L'objectif reste de commencer le réaménagement de la place fin 2023.

<sup>1271</sup> L'enquête publique a démontré que la majorité des requérants jugent positivement le projet proposé. Il y a légitimement des interrogations sur les choix d'aménagement. Ces derniers seront étayés lors de l'introduction des plans adaptés dans le cadre de l'article 177.

*werkzaamheden? Hoe zal de mobiliteit tijdens de heraanleg georganiseerd worden?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *De uitdaging bestaat erin de onveilige en onoverzichtelijke transitruimte die het Sainteletteplein nu is, om te bouwen tot een stedenbouwkundig geslaagde, eengemaakte ruimte tussen de twee kanaaloevers waar actieve weggebruikers zich veilig voelen en die niettemin recht doet aan de grote gewestelijke verkeersassen die hier bijeenkomen.*

*Dat evenwicht is mogelijk door de brede middenberm heel anders te gaan benutten en door twee voetgangersbruggen bij te bouwen. De heraanleg zal zo een schakel vormen tussen verschillende grote projecten in dat deel van het gewest: de geplande grote voetgangerszone zal goed aansluiten bij de renovatie van het gebouw van Kanal-Centre Pompidou en bij de verlenging van de bestaande fietspaden op de Kleine Ring, en het plan sluit ook aan bij de bruggen die gerealiseerd (zullen) worden met de steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling en bij het geplande Becopark.*

*Brussel Mobiliteit ontving op 6 december 2022 het advies van de overlegcommissie en om met haar voorwaarden rekening te houden, werkt het nu een aangepast plan uit in samenwerking met urban.brussels en de betrokken gemeenten. Het heeft half december op grond van artikel 177 van het Brussels Wetboek voor Ruimtelijke Ordening een gewijzigde stedenbouwkundige aanvraag ingediend.*

*In afwachting ga ik door met het voorbereidend werk: het opstellen van het bestek, de voorbereiding van de werfvergunningen en de coördinatie met de gerelateerde werven. Het doel blijft om eind 2023 met de werkzaamheden te kunnen starten.*

*Uit het openbaar onderzoek blijkt dat de meeste mensen positief staan tegenover het plan, al hebben ze legitieme vragen bij bepaalde keuzes. Die zullen we toelichten bij de indiening van de gewijzigde plannen.*

*Het advies van de overlegcommissie formuleerde bekommernissen inzake de mobiliteit, in het bijzonder de*

Deux interrogations sur le plan de mobilité projeté sont ressorties de l'avis de la commission de concertation. Elles ont principalement trait à la capacité des branches du carrefour de la place de l'Yser.

La situation actuelle, qui a bénéficié de la mise en place de la maille Pentagone mi-août 2022, tient d'ores et déjà compte de la situation projetée, notamment en ce qui concerne la déconnexion du quai du Commerce avec la place de l'Yser (partie entrante). En collaboration avec les équipes chargées de la stratégie à Bruxelles Mobilité et le bureau d'études de mobilité, nous comparons les projections avec la situation de terrain pour saisir les possibilités d'un aménagement répondant aussi bien à la situation actuelle que future de la zone.

L'agenda du projet est toujours conditionné par l'obtention du permis d'urbanisme, prévue pour le mois d'avril, et est lié à la complexité de ce dossier d'envergure. Le début du chantier est toujours estimé pour fin de l'année 2023 et la durée prévue des travaux est de trois ans. Les travaux s'effectueront zone par zone, en plusieurs phases. Ce phasage, en cours d'élaboration, doit être soumis à l'avis de la commission de coordination des chantiers, être validé par l'administrateur de voirie, qui délivre les autorisations de chantier, et convenir aux futurs exécutants.

Concernant les bandes de circulation et la circulation des modes actifs et des personnes à mobilité réduite, plusieurs éléments sont à prendre en considération dans la planification et le calendrier du chantier. Nous y travaillerons en étroite collaboration avec les communes concernées.

<sup>1273</sup> **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Nous attendons avec impatience la délivrance du permis d'urbanisme au mois d'avril.

Mon collègue, M. Ikazban, voulait s'assurer que cette place très dangereuse le devienne beaucoup moins, ou pas du tout. La sécurité des piétons et des cyclistes est au centre de cette préoccupation.

Le projet prendra du temps, trois ans dans le meilleur des cas, mais je ne doute pas qu'il réjouira le plus grand nombre. Il faudra être patient pour profiter d'une place beaucoup moins dangereuse. Nous faisons confiance au gouvernement et à toutes les entités pour mener à bien ce chantier.

- *L'incident est clos.*

<sup>1277</sup> **QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

<sup>1277</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,**

<sup>1277</sup> **concernant les résultats de l'enquête publique concernant le pont Marchant à Anderlecht.**

*capaciteit van de armen van het IJzerkruispunt. De huidige situatie heeft gunstige gevolgen ondervonden van de invoering van de Vijfhoekmaas in augustus 2022 en houdt al rekening met de geplande ontkoppeling van de Handelskaai in de richting van het IJzerplein.*

*De aflevering van de stedenbouwkundige vergunning wordt tegen april verwacht. De start van de heraanleg wordt nog steeds geraamd op eind 2023 en de werkzaamheden zouden drie jaar duren. Ze zullen in fases verlopen. Over de planning van die fases moet de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen zich uitspreken en ze moet door de wegbeheerder gevalideerd worden.*

*We bekijken in nauw overleg met de betrokken gemeenten hoe we bij de planning optimaal rekening kunnen houden met de actieve vervoersmodi en de personen met een beperkte mobiliteit.*

**De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *Voor mij en collega Ikazban is de veiligheid van voetgangers en fietsers topprioriteit. Ik heb er alle vertrouwen in dat we na de heraanleg een veel veiliger plein zullen hebben.*

- *Het incident is gesloten.*

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

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

**betreffende de resultaten van het openbaar onderzoek over de Marchantbrug in Anderlecht.**

1279 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Les années et les législatures passent, et pourtant le dossier du pont Marchant à Anderlecht continue de s'enliser. Ce pont, qui se dégrade depuis de trop nombreuses années sans que rien de concret ne soit décidé pour son avenir, ne semble pas prêt de trouver d'issue à son délabrement inexorable.

Fermé à la circulation depuis 2014, le pont Marchant était censé subir des rénovations dès 2017, pour aboutir en 2020. C'était du moins ce qu'avait promis votre prédécesseur, sans pour autant mettre en œuvre cette promesse, qui n'était d'ailleurs pas la première. Quoi qu'il en soit, vous m'aviez confirmé, lors de ma dernière question sur le sujet, que la Région avait toujours en tête de remplacer le pont. Une demande de permis d'urbanisme avait été introduite en ce sens. Une enquête publique a donc été lancée dans la foulée durant le mois de janvier dernier et devait s'achever le 7 février.

Le moins que l'on puisse dire, c'est que le projet rencontre une nette opposition, singulièrement par la majorité communale anderlechtoise, ce qui est assez inédit. Beaucoup remettent en cause la fermeture définitive du pont aux voitures. Même si c'était déjà le cas de facto, le projet de pont Marchant où la voiture n'y serait plus la bienvenue ne faisant que graver dans le marbre une situation de fait.

Vous n'êtes pas sans savoir que le quartier s'apprête à accueillir dans les prochaines années entre 15.000 et 20.000 nouveaux habitants. C'est ce qui est prévu à travers le développement du quartier de Biestebroek et l'installation de nouveaux logements, d'équipements divers et d'entreprises. Or, fermer totalement le pont à la circulation automobile présente un risque réel d'enclavement de ce nouveau quartier. Cela reviendrait à freiner lourdement le développement de la zone, ce que dénoncent bon nombre de riverains et même d'élus anderlechtois.

Une pétition a d'ailleurs été lancée par un collectif citoyen afin de demander la réouverture du pont Marchant à la circulation automobile. Elle recueille à l'heure actuelle un bon millier de signatures. J'ajoute qu'une autre pétition, celle-ci en faveur du projet présenté, a, elle aussi, été lancée.

1281 La commission de concertation a récemment rendu un avis favorable au projet sous conditions, parmi lesquelles celle de permettre à nouveau la circulation automobile. Cette demande est soutenue par urban.brussels.

Pouvez-vous nous faire part des conclusions de l'enquête publique ? Quelles sont les principales critiques formulées et quelles mesures sont-elles à l'étude pour y répondre ?

À la suite de cette enquête publique, des modifications du projet sont-elles en cours d'élaboration ? Dans l'affirmative, pourriez-vous nous les détailler ?

Vous m'indiquez, en réponse à ma précédente question sur le sujet, que les données de l'étude sur le futur développement de la zone Biestebroek allaient être transmises lors de l'enquête

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** (in het Frans).- *De Marchantbrug in Anderlecht is al jaren in slechte staat. In 2014 werd ze afgesloten voor het verkeer. Tussen 2017 en 2020 zou ze worden gerenoveerd. Dat gebeurde niet, maar u bevestigde eerder dat het gewest de brug nog steeds wil vervangen. Er was een vergunningsaanvraag ingediend en in januari 2023 startte een openbaar onderzoek, dat tot 7 februari liep.*

*Er is veel weerstand tegen het project, in het bijzonder binnen het Anderlechtse gemeentebestuur. Velen verzetten zich tegen het definitief afsluiten van de brug voor auto's. In de omgeving wordt de komende jaren een nieuwe wijk ontwikkeld, waar zich naar verwachting 15.000 tot 20.000 inwoners zullen vestigen. Als er geen auto's meer over de Marchantbrug mogen, dreigt de wijk geïsoleerd te raken, wat een belemmering voor haar ontwikkeling kan vormen.*

*Een burgercollectief startte daarom een petitie waarin het vraagt om autoverkeer op de Marchantbrug toe te laten. De petitie werd tot nu toe door een duizendtal personen ondertekend. Daarnaast loopt er ook een petitie voor het behoud van het voorgestelde plan.*

*De overlegcommissie gaf een gunstig advies, op voorwaarde dat er weer autoverkeer toegelaten wordt. Urban.brussels steunt dat verzoek.*

*Wat waren de conclusies van het openbaar onderzoek? Wat hield de belangrijkste kritiek in? Welke maatregelen overweegt u in antwoord daarop? Past u het project aan? Wat houden die aanpassingen in?*

*Maakte u de resultaten van de studie naar de ontwikkeling van de nieuwe wijk tijdens het openbaar onderzoek bekend? Wat zegt de studie over autoverkeer over de brug?*

*Welke gevolgen heeft de sluiting van de brug voor de ontwikkeling van de wijk? Hoe reageert u op de bezorgdheid*



publique. Cela a-t-il été le cas ? Sont-elles en harmonie ou, au contraire, en opposition avec la volonté de fermer définitivement le pont aux voitures ?

Quelles sont les potentielles incidences d'une fermeture du pont aux voitures sur le développement de la zone ?

Que pouvez-vous donner comme éléments de réponse aux inquiétudes légitimes quant au risque d'enclavement de la zone de Biestebroeck et que pouvez-vous répondre aux critiques émanant du collège communal d'Anderlecht et d'urban.brussels ?

Maintenez-vous, malgré les nombreuses critiques, que le pont Marchant doit être totalement fermé à la circulation automobile ?

Quelles sont les prochaines étapes de ce dossier ? L'année 2024 est-elle toujours retenue comme l'année de lancement des travaux ?

Cela fait des années que les gouvernements successifs se cassent les dents sur ce dossier ou prennent des engagements qu'ils ne peuvent pas tenir. C'est regrettable. La crainte est que le réaménagement du pont Marchant ne soit à nouveau renvoyé dans les limbes. Pourtant, le développement de la zone dépend très fortement de ce projet de réaménagement. Il est plus que temps qu'un membre de l'exécutif bruxellois fasse aboutir ce dossier.

La crainte est grande que ce projet de réaménagement ne soit une nouvelle fois abandonné, avec le risque que le pont Marchant ne relie plus jamais les deux rives du canal.

<sup>1283</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'enquête publique a été clôturée le 7 février dernier. Nous avons recueilli 113 réactions, dont 79 en faveur du projet. La situation est dès lors assez remarquable, voire inédite. Habituellement, lors d'enquêtes publiques sur des aménagements locaux, le nombre de réactions est moindre, mais il s'agit majoritairement d'avis opposés aux projets.

Dans le cas présent, la situation est inversée. Les réactions sont constituées principalement de longs témoignages argumentés de riverains habitant et fréquentant la zone. Parmi les réactions positives, notons celle d'une maison médicale comptant des milliers de patients, ainsi que celles d'industries et d'employeurs établis dans la zone.

Nous avons aussi reçu 34 réactions opposées au projet, dont 11 réclament surtout une solution aux embouteillages. Je comprends bien cette crainte, mais ouvrir le pont ne permettrait pas de répondre à cette demande. La plupart des réactions sont anonymes. Les riverains qui s'opposent au projet souhaitent principalement des solutions pour fluidifier le trafic, notamment sur la chaussée de Mons. Or, l'ouverture du pont au trafic motorisé ne résoudrait pas ce problème. Ce point a été analysé dans l'étude d'incidences, qui a démontré un effet contraire.

*over het geïsoleerd geraken van de wijk en op de kritiek van de gemeente Anderlecht en urban.brussels?*

*Blijft u erbij dat autoverkeer op de brug verboden moet worden?*

*Wat zijn de volgende stappen in het dossier? Is het de bedoeling dat de werkzaamheden in 2024 starten?*

*Opeenvolgende regeringen schoven het dossier van de Marchantbrug op de lange baan. Het wordt tijd dat de renovatie van de brug start.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het openbaar onderzoek is op 7 februari 2023 afgesloten. Van de 113 reacties waren er 79 ten gunste van het project. Dat is uitzonderlijk, want doorgaan reageren buurtbewoners omdat ze zich verzetten tegen de plannen.*

*Van de 34 personen die negatief reageerden, vroegen er 11 om een oplossing voor de files. Uit de effectenstudie blijkt echter dat het openstellen van de brug daar eerder een omgekeerd effect op zou hebben.*

*De petitie tegen het project werd 1.400 keer ondertekend, terwijl die voor het project 2.230 handtekeningen telde toen het openbaar onderzoek werd afgesloten.*

*Uit de reacties op het openbaar onderzoek blijkt dus duidelijk dat de omwonenden er voorstander van zijn om op de brug alleen actieve weggebruikers toe te laten. Ik hoop dat urban.brussels daar bij de toekenning van de vergunning rekening mee houdt.*

*De effectenstudie is in het kader van het openbaar onderzoek gepubliceerd.*

Autrement dit, ce n'est pas en ouvrant le pont que nous parviendrons à apaiser les autres quartiers.

Une pétition contre le projet a recueilli 1.400 signatures, tandis qu'une autre pétition en faveur du projet a recueilli 2.230 signatures à la date de clôture de l'enquête publique.

Étant donné que 70 % des réactions à l'enquête publique sont en faveur d'un pont dédié aux modes actifs, il semble clair que les riverains et les usagers soutiennent le projet. Nous espérons à présent qu'urban.brussels tiendra compte de ces avis lors de la délivrance du permis.

L'étude d'incidences a été publiée dans le cadre de l'enquête publique. Nous vous invitons à prendre connaissance des tableaux de simulation, qui montrent le développement futur de la zone, la mobilité future des habitants ainsi que les futures activités du quartier. Il est aussi important de comprendre que l'étude d'incidences a étudié et objectivé les conséquences des différents scénarios pour le pont.

<sup>1285</sup> L'étude d'incidences a mis en exergue plusieurs éléments qui justifient le choix d'un pont cyclopiéton.

Ainsi, le pont Marchant sera en grande majorité utilisé par des usagers recourant aux modes actifs de déplacement. Le quartier Biestebroeck se situe à un kilomètre du quartier Saint-Guidon, cœur historique et commercial de la commune. Cette distance se prête aux déplacements à pied et à vélo. Il est dès lors prioritaire d'aménager un passage confortable et sécurisé pour les cyclistes et piétons.

Les chiffres sont clairs et révèlent qu'ouvrir le pont Marchant au trafic automobile n'aurait qu'un très faible impact sur les pourcentages de saturation aux carrefours au niveau des deux autres ponts.

En revanche, ouvrir le pont Marchant au trafic automobile aurait un impact négatif sur le trafic routier dans la zone, en augmentant sensiblement la saturation au niveau du carrefour entre la chaussée de Mons et le pont Marchant. Ceci nécessiterait en outre d'augmenter le nombre de bandes aux carrefours entre la chaussée de Mons et le pont Marchant et entre le boulevard Industriel et la rue de la Petite-Île. Ceci aurait, à son tour, un effet néfaste sur la mobilité, notamment pour les nombreux usagers qui empruntent les transports en commun sur la chaussée de Mons.

Un pont de type routier, avec des pistes cyclables et des trottoirs, impliquerait aussi des zones de conflits aux traversées des modes actifs. De plus, la meilleure façon d'éviter le trafic de transit sur le pont pour protéger les quartiers aux alentours est précisément de ne pas l'ouvrir au trafic motorisé.

L'étude pointe également d'autres aspects qui pourraient affecter la qualité de vie des Bruxellois. Ainsi, une hausse du trafic de

*Ze bevat meerdere elementen die de keuze voor een fiets- en voetgangersbrug rechtvaardigen. Zo zouden de meeste gebruikers van de brug voor een actieve vervoersmodus kiezen. Dat moet op een comfortabele en veilige manier kunnen.*

*Voorts blijkt uit de cijfers duidelijk dat het openstellen van de Marchantbrug voor het autoverkeer slechts een beperkte impact op de verkeersdruk op de twee nabijgelegen bruggen zou hebben. Tegelijkertijd zou het wel negatieve gevolgen hebben voor het wegverkeer en het openbaar vervoer in de omgeving. Het zou ook conflicten veroorzaken tussen het autoverkeer en de zachte weggebruikers. Bovendien is de brug gesloten houden voor auto's de beste manier om sluipverkeer in de omliggende wijken te voorkomen.*

*In de studie worden ook andere aspecten aangehaald die de levenskwaliteit van de omwonenden kunnen aantasten. Zo zal meer gemotoriseerd verkeer tot een toename van de geluidsoverlast en een daling van de luchtkwaliteit leiden.*

*De MIVB liet weten dat het niet nodig is om openbaar vervoer op de brug toe te laten. De maatschappij zal wel haar aanbod verbeteren. Op langere termijn zal ze twee buslijnen vervangen door tramlijnen om een westelijke verbinding te creëren, waar de gemeente al langer om vraagt.*

*Een fiets- en voetgangersbrug zal voor een betere mobiliteit en een beter levenskader voor omwonenden en werknemers in de omgeving zorgen. Dat is precies wat de regering met Good Move wil bereiken.*

voitures et de poids lourds augmenterait considérablement les nuisances sonores et diminuerait la qualité de l'air dans la zone.

La STIB a confirmé lors de l'étude d'incidences qu'une connexion aux transports publics sur le pont Marchant ne présenterait pas d'intérêt, ce que confirme, entre autres, le plan directeur de Beliris pour Biestebroeck. Elle veillera toutefois à améliorer l'offre existante dans cette zone, c'est-à-dire les lignes de bus 73, 78, 46, 49 et 94 qui passent dans ou au bord de la zone, ainsi que le tram 81. La priorité à plus long terme est la tramification des lignes 49 et 53 dans la perspective de la création d'une rocade ouest, qui passera potentiellement par le boulevard Industriel, ce qui répond à une demande de longue date de la commune.

Un pont dédié aux modes actifs permet de maintenir des pourcentages de saturation acceptables sur les deux autres ponts et de fluidifier les autres axes, tout en préservant les quartiers résidentiels du trafic de transit de manière simple, lisible et efficace.

Ce scénario est donc en faveur du développement économique du site Biestebroeck, car il contribuera à une meilleure mobilité générale et à un meilleur cadre de vie pour les riverains et ceux qui travaillent dans la zone. C'est exactement ce qui est préconisé dans la spécialisation multimodale des voiries du plan Good Move, qui met l'accent sur le passage des piétons et des cyclistes.

<sup>1287</sup> Enfin, l'étude met aussi en évidence le caractère insolite du pont en tant que lieu de séjour à rayonnement local et régional. Dans la logique d'une balade paisible, attractive et continue, loin des nuisances sonores et polluantes du trafic motorisé, il est en effet non seulement un chaînon essentiel de la mobilité active, mais aussi un lieu de loisir connectant le futur parc récréatif et les rives végétalisées du canal.

<sup>1289</sup> **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Je me doutais que la ministre n'avait pas changé d'avis, mais qu'advient-il si l'option du pont cyclopiéton n'est pas retenue ? Le projet est-il abandonné et revenons-nous à un pont fermé pour une longue durée, voire pour toujours ? Ou bien la Région a-t-elle pour objectif de trouver des solutions pour rouvrir ce pont ? Selon moi, la liaison des deux rives est une priorité absolue.

Il y a ceux qui considèrent que ce pont doit être un espace public et ceux qui estiment qu'il doit d'abord être un moyen de communication entre les deux rives. Tout cela peut être envisagé, mais la première chose à faire est de rénover le pont. S'il s'avère que le passage automobile n'est pas opportun, il sera toujours temps de le bloquer. Mais si nous prévoyons un pont qui ne peut plus accueillir que les cyclistes et les piétons, il ne s'agira plus d'un pont, mais d'une passerelle, et il sera impossible de revenir en arrière.

Les observateurs doutent de plus en plus et craignent que, si la ministre n'obtient pas la validation de son projet, il y ait abandon

*Ten slotte blijkt uit de studie ook dat de brug een uitgelezen plek is om te ontspannen, doordat ze het toekomstige recreatiepark met de groene kanaaloevers zal verbinden.*

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** (in het Frans).- *Dat u bij uw visie blijft, verbaast mij niet, maar wat als de keuze niet op een fiets- en voetgangersbrug valt? Blijft de brug dan opnieuw voor lange tijd gesloten?*

*De meningen over welke functies de brug precies moet krijgen, zijn verdeeld. Dat neemt niet weg dat ze in de eerste plaats gerenoveerd moet worden. Autoverkeer verbieden kan altijd, maar als ze zo wordt ingericht dat alleen fietsers en voetgangers ze nog kunnen gebruiken, is er geen weg meer terug.*

*Kunt u bevestigen dat u naar een oplossing streeft voor de brug, ook wanneer uw plan niet wordt goedgekeurd?*

définitif - en tous cas sous cette législature - des perspectives de rénovation. Or, celle-ci est urgente.

Pouvez-vous nous rassurer sur votre volonté de trouver une solution visant à éviter la lente et inexorable dégradation de cet ouvrage d'art qui risque de tomber en ruine, si rien n'est fait ?

<sup>1291</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le processus de demande de permis n'est pas encore achevé. Une commission de concertation, au cours de laquelle urban.brussels est intervenue, a été organisée, mais j'attends des décisions formelles.

Pour la suite, Bruxelles Mobilité est en discussion avec urban.brussels pour voir si des compléments d'étude s'imposent dans la demande de permis afin de rassembler suffisamment d'éléments techniques soutenant un plan cyclopiéton à cet endroit, compatible avec le plan particulier d'affectation du sol Biestebroeck.

Nous mettrons alors tout en œuvre pour que le projet proposé puisse voir le jour et sécuriser le quartier. Je ne suis pas encore en phase d'abandon des réaménagements et je juge toujours l'enjeu important.

J'ajoute que la rénovation de ce pont ne va pas le transformer en passerelle : sa structure permet le passage de poids lourds, et nous souhaitons que les ambulances et services de secours puissent l'emprunter. Cela se rapproche donc de votre proposition. Notre vision se borne à stipuler dans la demande de permis que l'aménagement vise surtout les piétons et les cyclistes, puisqu'il n'y a plus de trafic motorisé sur ce pont depuis des années et que l'étude d'incidences confirme qu'il serait préférable de le laisser fermé au trafic automobile.

<sup>1291</sup> **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Je constate nos divergences. Je soutiens évidemment la réouverture, dans le cadre de l'achèvement du plan particulier d'affectation du sol Biestebroeck, à l'ensemble des moyens de mobilité.

Il n'en reste pas moins scandaleux que les autorités aient laissé ce pont pourrir et devenir dangereux. Nous ne pouvons plus laisser cette situation perdurer.

- *L'incident est clos.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De vergunningsprocedure is nog niet afgerond. Er vond een overlegcommissie plaats, maar ik wacht nog op de formele beslissingen.*

*Daarnaast overlegt Brussel Mobiliteit met urban.brussels over een bijkomende studie om voldoende technische argumenten te verzamelen ten gunste van een fiets- en voetgangersbrug.*

*Ik wil het voorgestelde plan laten uitvoeren en de toekomst van de wijk veiligstellen. De renovatie van de brug zal er niet toe leiden dat de structuur alleen fietsers en voetgangers aankan. Het is immers de bedoeling dat de hulpdiensten ze ook kunnen gebruiken.*

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** (in het Frans).- *We verschillen duidelijk van mening, want ik pleit ervoor dat alle verkeer weer toegelaten wordt op de brug.*

*Dat maakt het niet minder schandalig dat de overheid de brug zo heeft verwaarloosd. Dat mag niet blijven duren.*

- *Het incident is gesloten.*