



**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 11 AVRIL 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 11 APRIL 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

Afkorting 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

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

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

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 00
E-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 7

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

concernant la mise en œuvre de l'internalisation dans le cadre de la « spending review » mobilité.

Question orale de Mme Leila Agic 11

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

concernant le plan de circulation Lecharlier et la maille Dieleghem.

Question orale de Mme Françoise Schepmans 15

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

concernant le réaménagement de la chaussée de Ninove.

Question orale jointe de M. Michaël Vossaert 15

concernant l'annonce de travaux sur la N8 par « Werken aan de Ring ».

Question orale de M. Youssef Handichi 21

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

INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 7

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

betreffende de vermindering van het aantal aanbestedingen naar aanleiding van de uitgaventoetsing inzake mobiliteit.

Mondelinge vraag van mevrouw Leila Agic 11

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

betreffende het verkeersplan voor de Lecharlierwijk en de verkeersluwe Dielegemwijk.

Mondelinge vraag van mevrouw Françoise Schepmans 15

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

betreffende de heraanleg van de Ninoofsesteenweg.

Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Michaël Vossaert 15

betreffende de aankondiging van werken aan de N8 door Werken Aan de Ring.

Mondelinge vraag van de heer Youssef Handichi 21

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

concernant les services coupés à la STIB.		betreffende de onderbroken diensten bij de MIVB.
Question orale de Mme Aurélie Czekalski	24	Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski
à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,		aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,
et 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,		en aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant le plan d'action concernant les personnes en errance et toxicomanes dans les stations de la STIB.		betreffende het actieplan voor daklozen en drugsverslaafden in MIVB-stations.
Question orale de M. Ibrahim Dönmez	27	Mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant la déconstruction de l'arrêt Louis Bertrand, situé sur le boulevard Lambermont à Schaerbeek.		betreffende de afbraak van de halte Louis Bertrand op de Lambermontlaan in Schaarbeek.
Question orale de Mme Françoise Schepmans	29	Mondelinge vraag van mevrouw Françoise Schepmans
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant la suppression de la piste cyclable avenue Charles-Quint.		betreffende de opheffing van het fietspad in de Keizer Karellaan.
Question orale de Mme Aurélie Czekalski	32	Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

concernant la réquisition de bus de la STIB.		betreffende de vordering van MIVB-bussen.
Question orale de M. Marc Loewenstein	34	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein 34
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 modalités de prise de rendez-vous pour passer le permis de conduire à Bruxelles.		betreffende de modaliteiten voor het maken van een afspraak voor een rijexamen in Brussel.
Question orale de Mme Aurélie Czekalski	36	Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 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'éventuel non-respect de la LEZ par la STIB à partir de 2025.		betreffende de mogelijke niet-naleving door de MIVB van de lage-emissiezone vanaf 2025.
Question orale de M. Jamal Ikazban	40	Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban 40
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant la gratuité des transports en commun pour les accompagnateurs de personnes en situation de handicap.		betreffende gratis openbaar vervoer voor begeleiders van personen met een handicap.
Question orale de M. Marc Loewenstein	42	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein 42
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant le pont Fraiteur, l'étude de mobilité et la concertation avec les communes et les citoyens.		betreffende de mobiliteitsstudie en het overleg met de gemeenten en de burgers over de Fraiteurbrug.
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	45	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 45
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

concernant la suppression du stationnement réservé aux taxis à Bruxelles.

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel

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

concernant les projets d'optimisation' du ring de la Région flamande.

belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende de afschaffing van taxistandplaatsen in Brussel.

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 projecten van het Vlaams Gewest voor de 'optimalisering' van de Ring.

1101 Présidence : Mme Carla Dejonghe, doyenne d'âge.

Voorzitterschap: mevrouw Carla Dejonghe, oudste lid in jaren.

1105 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

1105 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,

1105 concernant la mise en œuvre de l'internalisation dans le cadre de la « spending review » mobilité.

betreffende de vermindering van het aantal aanbestedingen naar aanleiding van de uitgaventoetsing inzake mobiliteit.

1107 Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Un examen des dépenses (« spending review ») a récemment été réalisé au sujet de Bruxelles Mobilité. La gestion de l'infrastructure routière - voirie régionale, viaducs, ponts et tunnels - a fait l'objet d'une analyse, afin de déterminer comment elle pourrait être améliorée et engendrer des économies.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Uit de recente uitgaventoetsing van Brussel Mobiliteit blijkt nog maar eens het fundamentele personeelstekort van de dienst. De resultaten van de uitgaventoetsing stonden op de agenda van de ministerraad van 9 februari. Door taken die nu uitbesteed worden terug in handen te nemen, zou ongeveer 5 miljoen euro kunnen worden bespaard. Ook in Good Move wordt een versterking van het personeel vermeld als noodzaak om te kunnen slagen.

Plusieurs recommandations ressortent du rapport, notamment une priorisation plus efficace des interventions dans les tunnels et les multiples plans pluriannuels d'investissement (PPI) concernant l'asphalte, les trottoirs ou l'éclairage. L'examen des dépenses épingle également un autre problème fondamental : le cadre en personnel largement insuffisant à Bruxelles Mobilité.

Hoe zullen bepaalde taken terug in eigen beheer worden genomen? Over welke opdrachten gaat het? Kunt u meer vertellen over het tijdpad? Wat zijn de bevindingen van de werkgroep die werd opgericht om de uitgaventoetsing te bestuderen?

Je suis déjà revenue à de nombreuses reprises sur le manque de moyens, au sein de cette commission, entre autres lors de l'examen du budget et du choix de vos priorités budgétaires. Les experts ont estimé ici que le manque de personnel a entraîné l'externalisation de tâches simples et répétitives liées à l'entretien et la rénovation des routes. Ils ont calculé que des économies considérables pourraient être réalisées en internalisant à nouveau ces tâches, soit un gain situé entre 4,8 et 5,3 millions d'euros par an. Il s'agit ici d'exemplarité des pouvoirs publics, mais aussi d'une gestion efficace de la politique de mobilité.

Hoe zult u de aanwervingsprocedure versoepelen? Hoe zijn het personeelsbudget en -bestand de laatste jaren geëvolueerd? Hoeveel mensen ontbreken er nog?

L'audit sur Bruxelles Mobilité réalisé en 2017 mettait déjà en lumière un manque criant de personnel - une centaine de personnes nécessaires -, avec des conséquences prévisibles sur l'accomplissement des missions vitales de cette administration.

Hoever staat de studie rond het langetermijnbeheer van de infrastructuur? Wat met de nieuwe, fijnere criteria voor het meerjareninvesteringsplan voor de tunnels?

La Cour des comptes estimait, elle aussi, l'année dernière que la connaissance de l'état des réseaux en surface et en sous-sol était disparatée à Bruxelles Mobilité. L'examen des dépenses ne fait donc que confirmer des constats déjà posés à de multiples reprises.

Wat zijn de bevindingen van het advocatenkantoor dat de aanbestedingen voor wegenwerken zou herzien?

Pour conclure, le plan régional de mobilité mentionne dans pas moins de 29 actions sur 50 - soit plus de la moitié - la nécessité de créer ou renforcer des équipes au sein de Bruxelles Mobilité. Un renforcement de l'administration régionale figure même comme condition de réussite du plan Good Move.

Bepaalde taken, die een bijzondere expertise vragen of in crisistijden nodig zijn, moesten een plaats krijgen in het nieuwe Gewestelijk Bestemmingsplan. Wat is daarvan de stand van zaken?

Le conseil des ministres du 9 février avait à son ordre du jour un point intitulé « La mise en œuvre de l'internalisation dans le cadre du spending review mobilité ». Comment allez-vous

Voor de bovengrondse wegenwerken bestaat er enkel een meerjareninvesteringsplan inzake asfaltering. De andere plannen zouden opgemaakt worden zodra er voldoende personeel beschikbaar is. Hoever staat het daarmee?

opérer ? Quels sont le calendrier, la composition, la méthode de travail, ainsi que les premiers résultats du groupe de travail qui avait été mis sur pied pour veiller à répondre à cet examen des dépenses ?

Quels services seront-ils internalisés ? Pourquoi ceux-là ?

Comment avez-vous travaillé pour assouplir les procédures de recrutement et remédier à leur rigidité souvent dénoncée ?

Comment et avec quel budget le cadre en personnel a-t-il évolué depuis 2019, et comment cette évolution a-t-elle répondu aux recommandations de l'audit réalisé en 2017, ainsi qu'à la feuille de route de Bruxelles Mobilité dite « Route 66 » ? Combien de membres du personnel manquent-ils encore aujourd'hui ? Quels étaient les effectifs de Bruxelles Mobilité en 2017, et quels sont-ils aujourd'hui ?

Afin de mettre en question le maintien en exploitation à long terme des différentes infrastructures, une étude multicritère devait être lancée en 2022 et les résultats présentés en commission. Qu'en est-il ?

Au sujet du PPI pour les tunnels bruxellois, l'actualisation était étudiée en 2022 par le gouvernement et de nouveaux critères devaient être intégrés pour permettre une classification plus fine. Quelles sont les avancées réalisées à ce sujet ?

Pour standardiser la passation des marchés, vous deviez réviser le cahier des charges type relatif aux travaux en voirie, avec le soutien d'un cabinet d'avocats spécialisé. Quels en sont les résultats, et pour quel coût ?

Les missions spécifiques, nécessitant une expertise pointue ou permettant de répondre à des besoins lors de périodes de crise, devaient être conservées au sein de l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la révision du plan régional d'affectation du sol. Qu'en est-il ?

Concernant les PPI pour les voiries en surface, seul le PPI asphalte était réalisé à l'époque. Les PPI pour les autres éléments devaient être réalisés en fonction du personnel disponible. Où en sommes-nous ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'examen des dépenses (« spending review ») pour la mobilité a permis de déterminer des options politiques selon quatre axes principaux : la priorisation des projets d'infrastructure, l'efficacité des procédures de passation de marchés, l'internalisation des activités de maintenance et l'utilisation de l'infrastructure routière.

Il ressort de l'examen des dépenses les recommandations suivantes :

- priorisation plus efficace des interventions dans les tunnels et des plans pluriannuels d'investissement (PPI) ;

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Als reactie op de uitgaventoetsing werden vier beleidslijnen vastgelegd: prioriteit voor infrastructuurwerken, efficiëntere aanbestedingsprocedures, internalisering van onderhoudswerken en het gebruik van de weginfrastructuur.*

Bepaalde opdrachten die nu in onderaanneming uitbesteed worden, komen terug in eigen beheer. Om dat voor te bereiden, heeft de regering op 12 mei 2022 een werkgroep opgericht die is samengesteld uit kabinetsleden van de ministers van Mobiliteit en Begroting en vertegenwoordigers van talent.brussels en Brussel Mobiliteit.

- procédures efficaces de passation des marchés ;
- internalisation des activités sous-traitées ;
- tarification routière#(Smart Move).

Concernant l'internalisation des activités sous-traitées, le gouvernement a approuvé la prise d'acte du rapport le 12 mai 2022 et la création d'un groupe de travail pour préparer l'internalisation de certaines activités qui ont été sous-traitées dans le passé.

Le groupe de travail sur l'internalisation est composé de représentants des cabinets des ministres de la Mobilité et du Budget, de talent.brussels et de Bruxelles Mobilité. Dans un premier temps, Bruxelles Mobilité a procédé à un inventaire des cahiers des charges incluant des assistants à la maîtrise d'ouvrage (AMO) dans toutes les directions de Bruxelles Mobilité.

Les profils nécessaires pour remplacer ces AMO par du personnel interne ont été définis (grade, diplôme, etc.) et la pertinence d'internaliser ces AMO a été étudiée. Certains AMO ont été écartés du processus d'internalisation, soit parce qu'il s'agit d'un profil à très haut degré d'expertise, comme la coordination des mesures de prévention et de sécurité dans les tunnels, soit parce qu'il s'agit de fonctions avec une très grande rotation du personnel, comme les opérateurs du dispatching ou du centre d'appels.

Les contraintes liées au marché public ont permis de répartir le travail d'internalisation sur 2023, 2024 et 2025. Au total, 91 équivalents temps plein ont été dénombrés pour la période 2023-2025, dont 43 pour lesquels les AMO correspondants pourraient se terminer en 2023.

Une concertation avec talent.brussels au sujet de la mise en œuvre de ces recrutements est en cours. Cependant, compte tenu des difficultés du marché du travail, de la spécificité de certains profils et de la capacité actuelle de recrutement de talent.brussels, il semble peu probable que tous ces postes soient pourvus d'ici 2023. L'internalisation doit donc être considérée comme un projet sur plusieurs années.

¹¹¹¹ Par ailleurs, je ne suis pas compétente pour votre question portant sur l'assouplissement des procédures de recrutement. Elle doit être adressée au ministre de la Fonction publique.

Ensuite, voici l'évolution du cadre depuis 2019, en lien avec l'audit de Bruxelles Mobilité. En juillet 2021, 37 postes ont été ajoutés au plan de personnel. En mars 2022, à la suite d'une demande de réduction du budget, une économie de seize postes a été décidée. En 2023 s'ajouteront 47 postes, notamment pour le contrôle de la zone de basses émissions, la mise en œuvre du plan d'actions régional de sécurité routière (PASR) et le renforcement de différentes fonctions critiques au sein de Bruxelles Mobilité.

Concernant la priorisation des interventions dans les tunnels, le rapport d'avancement 2022 du PPI tunnels a été présenté au

In eerste instantie maakt Brussel Mobiliteit een inventaris op van alle aanbestedingen waarbij externe projectbegeleiders betrokken zijn. Indien mogelijk worden die vervangen door interne medewerkers. Wanneer een hoog niveau van expertise vereist is of in functies met een groot verloop is zo'n vervanging echter niet mogelijk. Het hele proces wordt gespreid over 2023, 2024 en 2025. In totaal gaat het om 91 voltijdsequivalenten.

Talent.brussels heeft de aanwervingsprocedure in handen, maar gezien de krapte op de arbeidsmarkt, de specifieke functieomschrijvingen en de capaciteit van talent.brussels wordt het wellicht een werk van lange adem.

De versoepeling van de aanwervingsprocedures valt niet onder mijn bevoegdheid.

In juli 2021 zijn er 37 jobs bij gekomen, maar om besparingsredenen werden er in maart 2022 16 geschrapt. Voor de controle van de lage-emissiezone, de invoering van het Actieplan verkeersveiligheid en een versterking van Brussel Mobiliteit kwamen er in 2023 47 jobs bij.

Op 3 oktober 2022 werd het voortgangsverslag van het meerjareninvesteringsplan voor de tunnels aan het parlement voorgesteld. Binnenkort begint men aan een soortgelijk rapport voor de bruggen en de viaducten.

Parlement, après prise d'acte par le gouvernement, le 3 octobre 2022. Un nouveau rapport d'avancement du PPI ponts et viaducs a été annoncé en 2022, qui intégrera une planification affinée des actions et dont la rédaction va débiter sous peu.

Quant à la standardisation de la passation des marchés, le marché type en travaux de voiries est en cours de réécriture et sa révision est réalisée en collaboration avec un bureau d'avocats, mais également avec de nombreuses parties prenantes en fonction des thématiques administratives ou techniques abordées. Parallèlement à ce projet d'envergure, Bruxelles Mobilité mène en continu un travail de veille juridique et de bonnes pratiques pour rester à jour, sans attendre les réformes des directives. L'engagement budgétaire correspondant est de 1 million d'euros.

Les PPI éclairage et espaces verts sont en cours de réalisation. Par ailleurs, le programme d'asphaltage 2023 est planifié conformément au PPI correspondant.

¹¹¹³ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je devrai me contenter de ces réponses et je regrette que le ministre de la Fonction publique et vos services se renvoient la balle dans la gestion de la politique de la mobilité, alors que leur action est étroitement liée : Bruxelles Mobilité et vos services dépendent les uns des autres pour la réussite de cette politique. Votre impossibilité de me fournir davantage d'informations sur le recrutement indispensable à l'amélioration de l'efficacité et de l'efficience de toutes vos politiques est problématique. J'irai donc demander les informations à M. Gatz.

Concernant les effectifs, vous évoquez 43 engagements, la perspective de 91 équivalents temps plein pour la période entre 2023 et 2025, dont 47 s'occuperont d'une série de matières, et 37 s'ajouteront pour prendre en charge une autre série. Mais pour nous, un élément reste tout à fait vague : l'audit de 2017, époque où 450 agents étaient dénombrés au sein de Bruxelles Mobilité, avait dégagé le besoin de 100 agents supplémentaires. Combien d'agents sont-ils disponibles aujourd'hui ? Les demandes et les recommandations de cet audit sont-elles prises en compte ?

Un deuxième élément suscite l'interrogation : les 37 agents supplémentaires vous permettront-ils d'internaliser certaines missions qui n'étaient pas prises en charge par votre administration précédemment ? Vous affirmez qu'ils se consacreront à la zone de basses émissions, mais je n'étais pas consciente de problèmes d'internalisation ou d'externalisation de la politique liée à cette zone.

Pour ce qui est de la sécurité routière, l'action est positive, mais à quoi servira-t-elle exactement ? Quels aspects seront-ils mieux pris en charge demain ?

Enfin, avec vos dernières mesures, combien la Région bruxelloise et Bruxelles Mobilité vont-elles gagner ? Un examen des dépenses, c'est de la bonne gouvernance s'il a pour effet de réduire les coûts.

Ook de aanbestedingsprocedure voor wegenwerken wordt momenteel herzien, in samenwerking met het advocatenkantoor en andere betrokkenen op administratief en technisch vlak. Brussel Mobiliteit waakt tevens voortdurend over een correcte juridische opvolging en aangepaste goede praktijken.

Er wordt ook een meerjareninvesteringsplan opgesteld voor de verlichting en de groene ruimtes. De planning op het vlak van asfaltering ligt in de lijn van het meerjareninvesteringsplan.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Het is jammer dat de minister van Ambtenarenzaken en uzelf steeds de hete aardappel naar elkaar doorschuiven. Samenwerken is nochtans noodzakelijk. Ik zal desondanks de nodige informatie opvragen bij minister Gatz.*

Op het vlak van de personeelsuitbreiding blijft me iets onduidelijk. In de audit van 2017 stond dat er honderd extra personeelsleden nodig waren. Is daar rekening mee gehouden?

Er is nog een tweede onduidelijkheid. Kunt u met 37 bijkomende werknemers alle uitbestede opdrachten opnieuw in handen nemen? Overigens wist ik niet dat er voor de lage-emissiezone opdrachten uitbesteed werden.

Het is goed dat er aandacht gaat naar verkeersveiligheid, maar om welke maatregelen gaat het precies?

Hoeveel zal het gewest besparen door uw laatste besparingsmaatregelen?

1115 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il y a, d'une part, l'audit de 2017 et, de l'autre, l'examen des dépenses.

L'audit avait notamment pointé du doigt le manque récurrent de personnel. Bruxelles Mobilité essaie depuis lors de combler ce déficit d'effectifs mais elle reste une administration avec un plan du personnel très lourd. Il a été élargi dans la mesure des budgets disponibles mais ce point reste un enjeu pour Bruxelles Mobilité.

L'examen des dépenses, quant à lui, a surtout recommandé d'internaliser certaines tâches récurrentes, pour lesquelles les recrutements sont aisés. Des économies peuvent être réalisées, mais cela dépend des marchés qu'il est possible d'internaliser et du rythme. Il faut donc d'abord recruter des agents avant de pouvoir supprimer des assistances à la maîtrise d'ouvrage et des marchés et, partant, réaliser des économies. Un trajet a été défini pour 2023, 2024 et 2025, mais son déroulement est tributaire des recrutements.

Je comprends que vous déploriez la partie de ping-pong avec le ministre de la Fonction publique, mais Bruxelles Mobilité n'est pas la seule concernée. Les autres administrations font face au même enjeu, notamment talent.brussels dont l'équipe doit également être renforcée.

1117 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Le ministre de la Fonction publique doit entendre de votre part quelle est votre priorité dans le cadre de l'internalisation.

1117 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- C'est essentiellement le service de maintenance qui sera renforcé par l'internalisation des assistances à maîtrise d'ouvrage.

- *L'incident est clos.*

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

1127 **QUESTION ORALE DE MME LEILA AGIC**

1127 **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,**

1127 **concernant le plan de circulation Lecharlier et la maille Dieleghem.**

1129 **Mme Leila Agic (PS).**- Le 18 octobre dernier, quelques jours après le lancement de la minimaille Lecharlier inspirée par le plan Good Move, le collègue communal de Jette prenait acte des tensions générées par ces modifications et décidait de revenir en arrière le temps d'une évaluation. Les étapes futures en ont également été reportées, à savoir la mise en place d'un filtre pour empêcher de couper l'avenue de Jette et les mises à sens unique de l'avenue Firmin Lecharlier et de l'avenue Paul De Merten.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *De audit van 2017 en de uitgaventoetsing zijn twee verschillende zaken.*

Sinds de audit doet Brussel Mobiliteit er alles aan om het personeelstekort weg te werken, maar gezien de beschikbare middelen blijft dat een grote uitdaging.

Uit de uitgaventoetsing is gebleken dat er besparingen mogelijk zijn door bepaalde taken terug in eigen beheer uit te voeren. Maar daarvoor moet er eerst voldoende personeel in dienst zijn. Ook andere administraties, waaronder talent.brussels, wachten op personeelsversterking.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *De minister van Ambtenarenzaken moet weten welke uw prioriteiten zijn.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Het is vooral de onderhoudsdienst die zal worden versterkt.*

- *Het incident is gesloten.*

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LEILA AGIC
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende het verkeersplan voor de Lecharlierwijk en de verkeersluwe Dielegewijk.

Mevrouw Leila Agic (PS) *(in het Frans).*- *Op 18 oktober 2022, enkele dagen na de invoering van de verkeersluwe maas Lecharlier, stelde het gemeentebestuur van Jette vast dat de maatregel spanningen veroorzaakte. Het besliste daarop om die terug te schroeven en een evaluatie uit te voeren.*

Op 7 februari 2023 maakte het gemeentebestuur de resultaten bekend. De gemeente ondervroeg 1.260 inwoners, naast 61 vertegenwoordigers van bedrijven en 131 gebruikers van scholen en kinderdagverblijven. Ongeveer 74% stemde tegen het

Le 7 février, la commune dévoilait les résultats de cette consultation citoyenne. Alors que la bourgmestre parlait d'une participation de 20 à 30 personnes lors des réunions Teams pour un quartier de 10.000 habitants durant la première consultation, cette fois-ci, ce sont 1.260 habitants, 61 personnes représentant des entreprises et 131 utilisateurs des écoles et des crèches qui ont répondu aux différentes questions du sondage. Quelque 74 % des habitants ont voté contre le plan proposé, 20,1 % sont pour et 5,3 % sont sans avis, informait la commune dans un communiqué de presse.

De plus, 67 % des commerçants répondant ont pointé une incidence négative du plan sur leur chiffre d'affaires. Ces chiffres clairs et largement supérieurs à la consultation effectuée durant l'élaboration de la première phase du plan ne peuvent nous laisser de marbre, particulièrement quand on sait qu'une maille d'une taille bien plus importante est censée englober une large partie de la commune de Jette et qu'elle inquiète déjà de nombreux habitants. En effet, la maille Dieleghem est censée se situer sur trois communes - la Ville de Bruxelles, Jette et Ganshoren - et elle est actuellement divisée en deux sous-mailles.

Madame la Ministre, Bruxelles Mobilité et votre cabinet ont-ils eu des contacts récents avec la commune de Jette quant à l'avenir de la mobilité dans le quartier Lecharlier ?

Des leçons ont-elles été tirées de ces consultations ? Si oui, lesquelles ?

Quels enseignements tirez-vous de cette séquence pour l'avenir de la mise en place de la maille Dieleghem qui touchera Jette ? Pouvez-vous nous dire où en est la réalisation de cette maille ? De nouvelles consultations auront-elles lieu ?

Y a-t-il des changements dans les conseils que vous donnez aux communes pour la mise en application du plan de circulation régional Good Move, notamment en ce qui concerne les consultations citoyennes ?

¹¹³¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le plan de circulation dans le quartier Lecharlier est une initiative communale intimement liée à la mise en œuvre du plan bus régional. Il vise, en particulier, à garantir la régularité de la nouvelle offre du bus 14 dans l'avenue Firmin Lecharlier et à définir et mettre en place les mesures d'accompagnement en vue d'assurer la fluidité de ce service, sans créer d'autres reports dans le quartier. Comme vous le savez sans doute, le bus 14 effectue un trajet différent depuis l'instauration du plan bus et l'arrivée du nouveau tram.

Même s'il ne s'agit pas à proprement parler d'un quartier apaisé dans le cadre d'un contrat local de mobilité avec la Région, j'espère que la régularité du bus 14 - qui concerne tous les usagers de cette ligne, et pas uniquement les habitants du quartier - restera une priorité pour les autorités communales, dans les décisions à venir.

plan, 20,1% was voor en 5,3% wenste zich niet uit te spreken. Daarnaast liet 67% van de handelaars die reageerden weten dat de maatregel een negatieve impact had op hun omzet.

Dergelijke cijfers mag u niet negeren, aangezien er in Jette een veel grotere verkeersluwe maas gepland staat waarover veel inwoners zich nu al zorgen maken.

Overlegde u met Brussel Mobiliteit en de gemeente Jette over de mobiliteit in de Lecharlierwijk? Trok u lessen uit dat overleg?

Hoe ziet u de toekomst van de grote verkeersluwe maas in Jette? Hoever staat de uitvoering daarvan? Vonden er nieuwe raadplegingen plaats?

Paste u uw advies aan de gemeenten over het overleg met hun inwoners bij het invoeren van de maatregelen uit Good Move aan?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het in de Lecharlierwijk ingevoerde verkeersplan hangt nauw samen met het Busplan. In het Busplan is opgenomen dat buslijn 14, die een nieuw traject kreeg, de wijk vlot en regelmatig moet kunnen bedienen. Ik hoop dan ook dat de gemeente daar rekening mee houdt.*

De burgerenquêtes vielen volledig onder de bevoegdheid van de gemeente Jette. Die organiseerde voorafgaand aan de invoering van het plan vijf bijeenkomsten, waar meer dan 150 personen aan deelnamen. De vergaderingen waren gericht op het verbeteren van het project door een beroep te doen op de kennis van de omwonenden. De enquête na de invoering van het plan gebeurde op uitnodiging met een persoonlijke brief.

Het is duidelijk dat de manier en het tijdstip waarop het plan is ingevoerd de deelname en de reacties hebben beïnvloed. Zo reageerde 16% van de aangeschrevenen op de vragenlijst. Dat

La méthodologie et le contexte des consultations menées avant et après le test sont très différents et relevaient de la compétence de la commune.

Avant la mise en place du plan, cinq réunions ont été organisées par la commune : trois ateliers participatifs et deux réunions d'information, l'une portant sur le plan de circulation définitif et l'autre sur le projet d'aménagement de l'avenue Firmin Lecharlier. Ces cinq réunions ont rassemblé plus de 150 personnes, selon la commune, et ce, alors que certaines d'entre elles se sont tenues dans le contexte particulier du Covid-19. De plus, ce genre de réunions poursuit des objectifs plutôt qualitatifs : améliorer le contenu du projet en utilisant la connaissance collective des riverains. L'enquête menée après la mise en œuvre a, quant à elle, été réalisée par un courrier nominatif.

Les conclusions relèvent de la commune, car nous n'avons pas suivi le processus. Cependant, il est clair que la forme, mais aussi le calendrier - notamment la mise en place seulement partielle du plan pendant un temps très limité - ont influencé le taux de participation et les réponses obtenues. Ainsi, 16 % des personnes interrogées ont répondu au questionnaire. Si nous pouvons nous réjouir que les gens aient pris le temps de donner leur avis, force est de constater que ce taux de réponse est relativement faible, certainement pour un quartier que l'on disait en colère, divisé entre les personnes favorables et opposées au projet.

Par ailleurs, ce n'est pas la première fois que ce genre de questionnaire est envoyé par une commune. Nous savons ce qu'il implique, comment cela fonctionne et à quel moment il doit être utilisé. Concernant votre question sur les leçons qui en ont été tirées et sur les éventuelles adaptations qui seront faites pour les autres mailles, il n'est pas prévu dans ce cas-ci de créer un quartier apaisé, mais nous pouvons néanmoins en tirer quelques leçons.

Avant la mise en œuvre du projet, il est souvent difficile de trouver des personnes motivées à prendre part à la première phase de consultation, pour laquelle il convient d'avoir un panel le plus représentatif possible. Cet élément est uniquement qualitatif et vise à renforcer le projet.

¹¹³³ Vient ensuite la période d'information, au cours de laquelle nous essayons de toucher un maximum de citoyens. Il s'agit de voir quelle est la méthode la plus adéquate : réunions d'information, publication dans le journal de la commune, enquêtes, etc. Lors de la mise en œuvre, l'information est également très importante, car c'est souvent à ce moment que de nombreuses personnes découvrent les changements. Par exemple, la Ville de Bruxelles envoie des stewards dans les rues pour faire cette communication.

Il s'agit également d'être très clair quant au moment où l'évaluation est réalisée. On demande aux citoyens de changer leurs habitudes et il est donc important de les informer clairement de la durée du test et du moment où l'évaluation sera réalisée.

is relatief weinig, zeker in een wijk waarvan werd gezegd dat de inwoners er boos waren.

Het is niet de bedoeling om een verkeersluwe wijk in te voeren. Dat neemt niet weg dat er wel enkele lessen te trekken zijn.

Het is voorafgaand aan een project vaak moeilijk om burgers te vinden die aan raadplegingen willen deelnemen.

Daarna volgt de informatiefase, waarin we trachten zo veel mogelijk burgers te bereiken. Ook bij de uitvoering is informatie belangrijk, want heel wat omwonenden komen er dan pas achter wat er precies verandert.

Tijdens de evaluaties is duidelijkheid eveneens van belang. Als we burgers vragen om hun gewoonten te wijzigen, moeten ze weten hoelang een test zal duren en wanneer die wordt geëvalueerd.

Naast enquêtes voert de gemeente ook tellingen uit. In Jette is daaruit gebleken dat de invloed op de mobiliteit positief is en dat er minder doorgaand verkeer door de wijk rijdt. In de meeste straten nam het verkeer gevoelig af. In de omliggende straten

À côté des questionnaires, des comptages sont réalisés par la commune. Là encore, il importe de disposer des chiffres les plus objectifs possible. Dans le cas qui nous occupe, ils montrent que la mobilité évolue positivement et que le niveau du trafic de transit baisse dans le quartier.

Le comptage effectué en novembre 2022 par l'administration communale montre que sur la grande majorité des voies analysées, le trafic a diminué de manière sensible. Sur les voies en bord de quartier - dans l'avenue de Jette par exemple -, les analyses effectuées montrent une augmentation de la congestion due au report du trafic dans les premiers jours de la mise en œuvre du plan, avec un retour progressif à la normale par après. Cette situation est bien normale car les gens ont besoin d'un peu de temps pour s'habituer.

Ce qui est clair, c'est qu'après le retrait du plan, le trafic de transit a malheureusement retrouvé son chemin dans les voies locales du quartier Lecharlier. On note toutefois un impact positif sur le quartier du fait du filtre modal de l'avenue Broustin, qui réduit pour les automobilistes en transit la possibilité de traverser le quartier Lecharlier de part en part. Cette constatation est objectivée par des mesures ponctuelles dans l'avenue Giele.

Le contrat local de mobilité Dieleghem est toujours dans sa phase de conception du scénario et n'est donc pas encore mis en œuvre. Des propositions réalisées par des bureaux d'études ont été soumises aux communes et aux citoyens, mais aucune décision définitive n'a été prise, sur un plan phasé ou non. Plusieurs communes sont concernées, mais c'est surtout Jette qui est touchée. La commune s'est montrée positive mais met actuellement l'accent sur d'autres projets, tels que l'évaluation des filtres modaux sur l'avenue Broustin et le réaménagement de toute une série de voies, dont les projets de réaménagement des alentours du cimetière de Jette ou de la rue Léon Theodor.

S'agissant des quartiers apaisés et des contrats locaux de mobilité de manière générale, certaines leçons ont été tirées pour la mise en œuvre de plans de circulation, qui sont transformés en recommandations et adaptations de l'approche avec les communes, notamment dans le cadre du nouvel appel.

Le temps qui m'est imparti aujourd'hui ne me permet pas d'entrer dans le détail de cette question. Cependant, sachez que nous avons adapté les procédures afin de donner plus de temps, de flexibilité et de budget aux communes pour mieux organiser cette phase d'information et de participation avec les riverains.

¹¹³⁷ **Mme Leila Agic (PS).**- Merci pour ces réponses, Madame la Ministre. Si le projet touchant au quartier Lecharlier est effectivement, à la base, communal, il a toutefois des conséquences au niveau régional, puisqu'il touche à plusieurs axes régionaux et au tracé de la ligne de bus 14.

Outre les consultations plutôt qualitatives mentionnées, nous avons également besoin de consultations quantitatives. Le projet concerne en effet davantage de personnes que celles participant à ces consultations qualitatives. Ces dernières ont été réalisées sur

namen de files aanvankelijk toe, maar die verdwenen na verloop van tijd.

Nadat de maatregel werd ingetrokken, begon het doorgaand verkeer helaas opnieuw zijn weg te zoeken in de Lecharlierwijk. De knip in de Broustinlaan heeft wel nog steeds een positieve impact op de wijk.

Het lokaal mobiliteitscontract Dielegem, dat de invoering van een grotere verkeersluwe maas inhoudt, is nog niet klaar en er zijn nog geen definitieve beslissingen over genomen. De gemeente Jette heeft zich er wel positief over uitgesproken, maar geeft momenteel voorrang aan andere projecten.

Ik trek lessen uit de invoering van de verkeersluwe wijken en de lokale mobiliteitscontracten, die ik omzet in aanbevelingen en een aangepaste aanpak voor de gemeenten. De procedures zijn aangepast, zodat de gemeenten meer tijd, flexibiliteit en middelen voor de informatiefase en inspraak van de omwonenden krijgen.

Mevrouw Leila Agic (PS) (in het Frans).- *Het plan heeft in de eerste plaats gevolgen voor de gemeente, maar toch heeft het ook elders in het gewest een impact.*

Naast kwalitatieve enquêtes zijn er ook kwantitatieve nodig. De periode waarbinnen omwonenden aan de kwalitatieve enquête konden deelnemen, was relatief kort. Vaak nam slechts één gezinslid deel, al zeggen de antwoorden veel over hoe de burger tegenover het plan staat.

une période assez courte. Il arrive régulièrement que seule une personne par habitation réponde. Il est rare que tous les membres d'un même ménage aient répondu au questionnaire. Les réponses sont tout de même assez révélatrices du ressenti par rapport à ce plan.

Concernant le trafic de transit, peut-on le définir précisément ? De nombreuses personnes transitent d'un quartier qui se situe un tout petit peu plus haut ou un tout petit peu plus bas que le quartier Lecharlier. Pour ces personnes, il ne s'agit pas de trafic de transit, mais d'un chemin emprunté dans leur commune, dans leur quartier. Or, ces personnes, pourtant les premières affectées, n'ont pas eu l'occasion de répondre au questionnaire. Ce dernier était en effet assez restrictif par rapport à l'impact considérable de ces changements sur le quartier. Pour moi, un trafic de transit, c'est d'abord le trafic des navetteurs provenant de l'autoroute et passant par l'avenue Broustin. La vie de certains habitants du quartier empruntant ce chemin pour rentrer chez eux ou se rendre à leur travail à l'extérieur de la Région de Bruxelles-Capitale s'en est trouvée sérieusement complexifiée.

Qu'en est-il du calendrier de mise en œuvre de la maille Dielegem ? Des objectifs de mise en place ont-ils été définis ?

1139 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La mise en place de cette maille était prévue dans la première vague de quartiers apaisés, mais après ce qui s'est passé, plusieurs communes ont demandé des délais supplémentaires pour réétudier les projets. Nous leur avons accordé cette flexibilité. Ainsi, la commune de Jette nous a signalé qu'elle subissait déjà les impacts de l'avenue Firmin Lecharlier, de l'avenue Broustin et de la rue Léon Theodor, ainsi que du chantier de la STIB aux environs du cimetière. Nous préférons d'abord gérer ces chantiers.

Il était par ailleurs nécessaire de revenir vers les habitants après la procédure de participation. Dans la mesure où la commune dispose de plus de compétences locales, nous la laissons prendre en main les nouvelles étapes d'information et de participation, et établir le calendrier.

- *L'incident est clos.*

1143 **QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS**

1143 **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,**

1143 **concernant le réaménagement de la chaussée de Ninove.**

1143 **QUESTION ORALE JOINTE DE M. MICHAËL VOSSAERT**

1143 **concernant l'annonce de travaux sur la N8 par « Werken aan de Ring ».**

Wat is doorgaand verkeer precies? Voor mij zijn dat pendelaars die van de snelweg komen. Personen die in een aanpalende wijk wonen en door de Lecharlierwijk rijden, vallen daar niet onder. Ze konden niet aan de bevraging deelnemen, terwijl het plan ook voor hen een grote impact heeft.

Wat is de tijdlijn voor de invoering van de verkeersluwe maas Dielegem? Zijn daar doelstellingen voor opgesteld?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De verkeersluwe maas Dielegem zou bij de eerste verkeersluwe wijken horen, maar na de recente gebeurtenissen vroegen verscheidene gemeenten, waaronder Jette, tijd om hun projecten te herzien.*

Na de inspraakronde was er overigens nieuw overleg met de burgers nodig. De gemeente krijgt nu ruimte om nieuwe informatie- en inspraakrondes te organiseren en een tijdschema op te stellen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende de heraanleg van de Ninoofsesteenweg.

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MICHAËL VOSSAERT

betreffende de aankondiging van werken aan de N8 door Werken Aan de Ring.

1143 **Mme la présidente.-** En l'absence de M. Michaël Vossaert, sa question orale jointe est lue par M. Marc Loewenstein.

1149 **Mme Françoise Schepmans (MR).**- Je vous avais interpellée voici deux ans sur l'état problématique de la chaussée de Ninove, cette artère très importante qui traverse les communes de Molenbeek-Saint-Jean et d'Anderlecht. Du point de vue de la mobilité, elle absorbe tout le trafic de navetteurs venant du ring ouest en direction de Bruxelles. Cette chaussée ne peut cependant pas être réduite à une fonctionnalité de passage automobile. Des habitants vivent dans ce quartier aux trottoirs défoncés et des commerçants tentent de maintenir leurs activités malgré toutes les difficultés liées au trafic et au stationnement. La sécurité des piétons et des cyclistes pâtit de l'absence d'un aménagement adéquat. Ce n'est pas faute de le réclamer. Depuis des années, ils attendent que les autorités régionales se penchent sur leur sort, sans être forcément entendus.

En 2021, vous m'aviez répondu que les concertations étaient en cours concernant le nouvel aménagement, tant attendu, notamment entre le ring et le boulevard Louis Mettwie. Une demande de permis d'urbanisme était espérée pour 2022. L'urgence était également de mise pour les deux autres parties de la chaussée, du boulevard Mettwie jusqu'au canal. Je pense particulièrement à la situation de la place de la Duchesse de Brabant, dont l'actuel aménagement présente des risques pour les riverains. Je rappelle la présence d'une école à proximité et l'organisation d'un marché hebdomadaire à cet endroit.

Où en sont les concertations avec les différents acteurs ? Quelles sont les avancées concrètes pour rénover en profondeur la chaussée de Ninove ? Quel est le calendrier prévu pour la rénovation des trottoirs et de la voirie de la chaussée de Ninove sur les différents tronçons ? Quels sont les aménagements prévus et leur impact sur la sécurité des usagers et la mobilité, y compris des transports en commun ? Où en est le projet de parking de dissuasion pour les navetteurs ? Nous avons vu les difficultés provoquées par le plan Good Move en raison de l'implication insuffisante des habitants dans plusieurs communes. Une participation citoyenne suffisamment large sera-t-elle assurée ?

Par ailleurs, la Région flamande annonce le réaménagement des entrées et sorties à hauteur du pont de la chaussée de Ninove se trouvant à la croisée de Dilbeek, Molenbeek et Anderlecht. Dans son projet, les bretelles seront conçues comme un carrefour contrôlé par des feux de signalisation, appelé « single point of interchange ». Il s'agira d'un grand carrefour au-dessus du ring où le trafic sera régulé par des feux. Dans le même temps, il est prévu de supprimer les bretelles à hauteur de la Kattebroekstraat. Cela aura forcément des incidences sur le trafic de la chaussée de Ninove. Dans quelle mesure la Région bruxelloise a-t-elle été consultée ? Quel est l'avis remis ?

1151 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Nous avons récemment appris que la Flandre, via son projet « Werken aan de Ring », prévoit une série de travaux sur la chaussée de Ninove (N8). Les objectifs

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van de heer Michaël Vossaert wordt zijn toegevoegde mondelinge vraag voorgelezen door de heer Marc Loewenstein.

Mevrouw Françoise Schepmans (MR) (in het Frans).- *De staat en de inrichting van de Ninoofsesteenweg zijn al jaren een bron van ergernis. Deze drukke toegangsweg loopt door de gemeenten Molenbeek en Anderlecht en maakt er het leven van bewoners en handelaars bepaald lastig. Trottoirs zijn in slechte staat, parkeren is moeilijk en de weg is allesbehalve fietsvriendelijk.*

Toen ik u daarover in 2021 ondervroeg, antwoordde u dat het overleg over de langverwachte heraanleg van het gedeelte tussen de Ring en de Louis Mettwielaan aan de gang was. U hoopte dat de stedenbouwkundige vergunning in 2022 kon worden aangevraagd. Ook het gedeelte tussen de Mettwielaan en het kanaal moest dringend worden heraangelegd.

Hoever staat het overleg met de verschillende betrokkenen? Welke concrete stappen zijn er gezet en wanneer is de herinrichting van zowel de trottoirs als de rijweg gepland? Wat zijn de geplande verbeteringen en welke impact zullen die hebben op de veiligheid en de mobiliteit, ook voor de gebruikers van het openbaar vervoer? Hoever staat de geplande pendelparking? Zorgt u voor een voldoende brede burgerparticipatie?

Het Vlaams Gewest kondigt de heraanleg aan van de op- en afritten van de Ring bij de kruising met de Ninoofsesteenweg, door de op- en afritten ter hoogte van de Kattebroekstraat af te schaffen en een groot kruispunt boven de Ring aan te leggen. Dat zal gevolgen hebben voor het verkeer op de Ninoofsesteenweg. Is het Brussels Gewest daarover geraadpleegd? Welk advies heeft het gegeven?

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Als onderdeel van het project "Werken aan de Ring" plant Vlaanderen onder meer de volledige heraanleg van de op-*

cités sont un trafic plus sûr et plus fluide, des transports publics plus rapides, un parcours à vélo plus confortable, plus d'espace pour la nature – et, je l'espère, plus de confort pour les piétons.

Pour atteindre ces objectifs, la Flandre envisage un réaménagement des bretelles d'entrée et de sortie entre la N8 et le Ring, en fusionnant les différentes bretelles pour créer un carrefour contrôlé par des feux de circulation au-dessus du ring et en fermant les bretelles d'entrée et de sortie à hauteur de la Kattebroekstraat. Ces dernières sont jugées trop proches des bretelles de Dilbeek, entraînant de nombreux rabattements et insertions sur une courte distance, ce qui crée des situations dangereuses et des embouteillages.

Par cette suppression, « Werken aan de Ring » entend améliorer la circulation sur le ring grâce à la construction d'un carrefour à feux de signalisation en hauteur. La possibilité de mettre en place un pont cyclable séparé à hauteur de la Livinus Walravenslaan est aussi à l'étude, dans le cadre du projet de la piste cyclable du ring.

Le calendrier est fixé : le projet définitif sera bouclé à l'été 2023, le dossier de l'appel d'offres le sera, quant à lui, entre l'été et l'automne 2023. L'appel d'offres devrait être lancé fin 2023, pour une mise en œuvre en 2024 et l'achèvement des travaux à l'automne 2025.

La Flandre semble résolue à avancer, mais a-t-elle décidé d'avancer seule ? La question se pose, dès lors qu'elle prévient que la démolition du pont existant et la construction du nouveau entraîneront de nombreuses nuisances. Mais pour qui ? Les habitants de Molenbeek-Saint-Jean, d'Anderlecht ou de Dilbeek ? Par ailleurs, la circulation devra être déviée le temps des travaux.

La question est d'autant plus importante que les jeux semblent déjà faits. Une seule réunion d'information a ainsi été organisée, en février 2023, à Molenbeek-Saint-Jean.

¹¹⁵³ Madame la Ministre, le gouvernement flamand vous a-t-il informée en amont de ce projet qui aura un impact direct sur la chaussée de Ninove et, sans doute, sur la vie des habitants d'une série de communes de la Région bruxelloise ? Une commission interministérielle quelconque s'est-elle réunie pour discuter de ce projet ? À défaut, quels ont été les contacts bilatéraux entre Régions ?

Quelle a été la concertation préalable avec les communes bruxelloises, leurs administrations et leurs habitants ? Qu'en a-t-il résulté ?

Avez-vous reçu, directement ou indirectement, des remarques, des observations, des questions à la suite de l'annonce de De Werkvennootschap au début du mois de février ?

Une déviation du trafic automobile est prévue pendant la durée des travaux, soit au moins six mois. À l'heure actuelle, cette

en afritten van de Ring ter hoogte van de kruising met de Ninoofsesteenweg via een kruispunt op een volledig nieuw aan te leggen brug. De huidige opeenvolging van op- en afritten zorgt door het vele in- en uitvoegen immers voor gevaarlijke situaties en files. Het project omvat ook de eventuele aanleg van een aparte fietsbrug.

Het tijdschema ligt al vast: deze zomer wordt het project definitief afgeklopt, eind 2023 wordt het aanbesteed en de werkzaamheden zullen lopen van 2024 tot de herfst van 2025.

Vlaanderen waarschuwt dat de afbraak van de oude brug en de aanleg van een nieuwe voor zware verkeershinder zullen zorgen. Wie zal die hinder ondervinden? De inwoners van Molenbeek, Anderlecht of Dilbeek?

Vlaanderen lijkt het allemaal in zijn eentje beslist te hebben. Er heeft welgeteld één informatievergadering plaatsgevonden, in februari 2023 in Molenbeek.

Heeft de Vlaamse regering u van bij het begin over het project geïnformeerd? Werd er aandacht aan besteed in een of andere interministeriële commissie of zijn er op zijn minst bilaterale contacten tussen de gewesten geweest? Vond er voorafgaand overleg plaats met de betrokken Brusselse gemeenten en hun inwoners?

Hebt u naar aanleiding van de mededeling van De Werkvennootschap begin februari opmerkingen of vragen ontvangen?

Tijdens de heraanleg zal het autoverkeer minstens zes maanden lang worden omgeleid. Is het traject van de omleiding al bekend? Werd de impact op het lokale verkeer bestudeerd?

Bestaat er een onafhankelijke studie over de economische impact op het Brussels Gewest en de betrokken (vooral Vlaamse) gemeenten?

déviations est-elle connue ? Son impact sur la mobilité locale a-t-il été étudié ?

Existe-t-il une étude indépendante sur les incidences économiques pour la Région bruxelloise et les communes, principalement de la Région flamande, concernées par ce projet ? Dans l'affirmative, quelles sont ses conclusions ?

1155 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- À l'instar de l'autoroute A12, la chaussée de Ninove est une des entrées de ville en Région bruxelloise. Or ses aménagements ne sont plus en adéquation avec les besoins actuels et futurs en matière de déplacements : les trottoirs sont trop petits et en très mauvais état, et les cheminements pour les personnes à mobilité réduite et les pistes cyclables, quand ils existent, ne sont pas aux normes. Au terme de ce chantier, ce ne sont pas moins de 2,6 kilomètres de voirie qui auront été réaménagés au profit des Anderlechtois et Molenbeekois.

Pour le tronçon entre la gare de l'Ouest et le boulevard Louis Mettwie, la rénovation des trottoirs, déjà entamée, se poursuivra cette année. Les plans d'amélioration des carrefours sont en cours d'élaboration pour prendre en compte la sécurité et l'accessibilité. Cela concerne les trottoirs du côté nord, le côté sud ayant déjà été rénové en grande partie.

S'agissant du tronçon entre le ring et le boulevard Louis Mettwie, Bruxelles Mobilité a planifié un chantier de rénovation de façade à façade. Nous prévoyons d'introduire la demande de permis d'urbanisme dans les prochaines semaines et le début des travaux est planifié pour le mois de décembre 2024. Nous estimons que le chantier se terminera en avril 2026.

Les trottoirs seront entièrement réaménagés. La largeur dévolue aux piétons passera à 2,4 m en moyenne. Sur les trottoirs mêmes se trouvera également une piste cyclable surélevée de 1,8 m de large, protégée de la zone de stationnement par une zone tampon. La zone carrossable gardera ses deux bandes, avec une largeur totale de 6,2 m dans chaque sens de circulation. Une berme centrale de 2,5 m plantée d'un nouvel alignement d'arbres de première grandeur séparera les deux sens de circulation, en lieu et place de la zone centrale en asphalte et des plus petits arbres en zone de stationnement. La latérale disparaîtra pour obtenir un dégagement cohérent sur l'ensemble du tronçon.

Un audit de sécurité a été réalisé afin de dégager des pistes d'amélioration de la sécurité des usagers. Pour renforcer la traversabilité, nous avons ajouté deux traversées piétonnes sécurisées par des feux. L'abord de l'école Aux sources du gai savoir a vu sa sécurité et sa visibilité augmentées par un réaménagement du carrefour Paloke.

Nous prévoyons de garder deux bandes de circulation automobile à l'approche du boulevard Louis Mettwie, avec deux bandes de circulation automobile et une bande bus sur les derniers 90 mètres. Les carrefours seront également améliorés afin de sécuriser au maximum les manœuvres.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De inrichting van de Ninoofsesteenweg beantwoordt niet aan de verwachtingen en normen, in het bijzonder voor voetgangers, fietsers en personen met een beperkte mobiliteit. De weg zal over 2,6 kilometer worden heraangelegd.*

Op het gedeelte tussen het Weststation en de Louis Mettwielaan zal de vernieuwing van de trottoirs dit jaar verdergaan. De plannen voor de herinrichting van de kruispunten worden momenteel uitgewerkt.

Tussen de Ring en de Louis Mettwielaan plant Brussel Mobiliteit een renovatie van gevel tot gevel. We zullen de vergunningsaanvraag de komende weken indienen en de heraanleg zou van start gaan in december 2024 en klaar zijn rond april 2026. Het verkeer wordt veiliger en overzichtelijker en voetgangers en fietsers krijgen meer ruimte. Er komen bomen op de middenberm, beveiligde oversteekplaatsen voor voetgangers, veiligere kruispunten en in de richting van de Mettwielaan een busstrook.

Verder willen we het regenwater laten doorsijpelen op de parkeerplaatsen en op de middenberm en, aangezien op die plek frequent overstromingen voorkomen, voorzien in een reservoir voor de opslag van regenwater onder de weg.

Enfin, dans le cadre de la gestion intégrée des eaux de pluie, nous prévoyons une percolation des eaux au niveau du stationnement et de la berme centrale. Au vu de la topographie du tronçon et des inondations fréquentes, nous prévoyons également un stockage des eaux de pluie moyennant un réservoir massif pour infiltration lente sous la voirie.

¹¹⁵⁹ Pour ce qui est de la concertation, dans le cadre d'un projet d'une telle envergure, une présentation au public du projet en amont de la demande de permis d'urbanisme est nécessaire. Sa préparation est en cours. Le public aura également l'occasion de s'exprimer officiellement dans le cadre de la procédure administrative de demande de permis d'urbanisme.

Une communication spécifique sera organisée pendant le chantier afin de bien informer les riverains de l'impact du chantier sur leur quotidien.

Enfin, l'étude pour le réaménagement de façade à façade du troisième tronçon, soit la partie entre la gare de l'Ouest et la porte de Ninove, qui inclut dans son périmètre la place de la Duchesse de Brabant, a débuté. Pour rappel, c'est le consortium des bureaux d'études Org Squared et Bureau Bas Smets qui a été désigné par le gouvernement bruxellois pour réaliser le plan de qualité paysagère et urbanistique et l'accompagnement du projet.

Ce projet ambitieux comprend un processus participatif qui interviendra à diverses étapes. La demande de permis d'urbanisme est prévue pour le début du second trimestre 2024. Ce calendrier devra être respecté, car il est lié à l'impératif technique du renouvellement des voies de tram, qui sont en fin de vie.

Le projet de la Région flamande visant le réaménagement des entrées et sorties à la hauteur du pont de la chaussée de Ninove, à la croisée de Dilbeek, Molenbeek-Saint-Jean et Anderlecht, inclut la suppression des bretelles au profit d'un carrefour contrôlé par des feux de signalisation (point d'échange unique). Il a exigé la mise en place d'une coordination entre le projet de la sortie du ring de Bruxelles et celui de la chaussée de Ninove. Au niveau du carrefour de la rue Van Soust, qui se situe entre la Région flamande et la Région bruxelloise, cette action a permis d'assurer une continuité entre les deux projets qui sécurise la circulation des usagers.

Des échanges fréquents sur le projet flamand ont eu lieu à deux niveaux. Des explications sur ce projet ont notamment été données lors de la réunion de la commission de la Mobilité du Parlement bruxellois du 25 mai 2021, ainsi que lors du comité de concertation auquel participaient mon cabinet, des administrations communales, la STIB, Bruxelles Mobilité et les acteurs flamands du dossier.

Lors de ces concertations, les intervenants bruxellois, tant communaux que régionaux, ont tous déploré que la Région flamande ne profite pas de l'investissement massif prévu dans ce projet pour favoriser les déplacements en transports en commun. En effet, le projet se focalise sur la fluidité du trafic automobile,

Het is belangrijk dat we dit ingrijpend project eerst voorstellen aan de buurtbewoners, vooraleer we de stedenbouwkundige vergunning aanvragen. Die voorstelling wordt nu voorbereid. Uiteraard kunnen ze hun opmerkingen nog kenbaar maken tijdens de aanvraagprocedure.

Tijdens de werkzaamheden krijgen ze ook informatie over de impact op hun leefomgeving.

Voor het gedeelte tussen het Weststation en de Ninoofsepoort, dat het Hertogin van Brabantplein omvat, is de studie voor een heraanleg van gevel tot gevel aan de gang. De regering heeft die opdracht toevertrouwd aan het consortium van adviesbureaus Org Squared en Bureau Bas Smets.

Er zullen meerdere inspraakmomenten zijn tijdens de uitvoering van het ambitieuze plan. De vergunning wordt naar verwachting aan het begin van het tweede kwartaal van 2024 aangevraagd. Die planning moet strikt worden nageleefd, aangezien ze samenhangt met de vervanging van de tramsporen.

In het project van het Vlaams Gewest is de herinrichting opgenomen van een aantal op- en afritten, onder andere ter hoogte van de brug aan de Ninoofsesteenweg. Dat project moest op de werken aan de steenweg zelf worden afgestemd om de veiligheid van de weggebruikers te garanderen.

Er vond regelmatig overleg plaats over het Vlaamse project, in het bijzonder in deze commissie en tijdens het overlegcomité waarin de Brusselse en de Vlaamse betrokken partijen vertegenwoordigd zijn.

Tijdens die overlegmomenten lieten de Brusselse sprekers weten dat ze het betreunden dat het Vlaams Gewest geen gebruik maakt van de aanzienlijke investeringen om het openbaar vervoer te bevorderen, bijvoorbeeld door busstroken aan te leggen.

mais ne prévoit pas de bandes réservées aux bus, alors que la chaussée de Ninove est parcourue par cinq lignes de la société de transports en commun De Lijn, utilisée tant par des habitants de la Région flamande que par des Bruxellois.

Des bandes réservées aux bus en Région flamande auraient permis une continuité avec l'aménagement en Région bruxelloise et favorisé la mobilité douce de façon interrégionale. L'installation de ces bandes réservées uniquement en Région bruxelloise n'est techniquement pas possible. Le rabattement que cela exigerait se ferait trop près de la sortie du ring et créerait une congestion contre-productive.

¹¹⁶¹ Il est nécessaire d'avoir une continuité dans les aménagements pour assurer la viabilité technique de la solution. Néanmoins, il sera toujours possible ultérieurement - si la décision évolue en Flandre, ce que j'espère - d'ajouter des bandes de bus à l'aide de marquages sur la chaussée de Ninove, et ce, tant en Région flamande qu'en Région bruxelloise, sans devoir intervenir au niveau de l'infrastructure.

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

¹¹⁶⁵ **Mme Françoise Schepmans (MR).**- J'insiste vraiment sur la nécessité de réaménager les trottoirs de la chaussée de Ninove. Cet embellissement est la première demande des habitants et des commerçants.

Il ne faut pas de grands bouleversements comme le plan Good Move, parce que cela va provoquer de nouveaux embarras. Évitez de rénover une portion de la voirie alors que son état ne le nécessite pas, simplement parce qu'elle fait partie du plan Good Move. Ce que les habitants veulent, c'est une voirie plus accessible.

Vous avez dit que le chantier débiterait en 2024. On peut considérer que beaucoup de temps a été perdu pour ce réaménagement. Quelles sont les implications, notamment concernant le nombre de places de stationnement ? Quelles seront les conséquences, sur la mobilité, de la mise en place d'une bande bus ? Une phase de test est-elle prévue ? Pourrions-nous obtenir l'audit de sécurité dont vous avez parlé ?

Ces questions tiennent à cœur à beaucoup d'habitants de cette partie d'Anderlecht et de Molenbeek-Saint-Jean, parce que le trafic y est important. Dans un quartier où la densité de population est si forte, il faut prendre en considération la qualité de vie et le bénéfice que les habitants pourront tirer de ces aménagements bien nécessaires.

¹¹⁶⁷ **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- J'insiste pour que vous continuiez à être la porte-parole des Bruxellois, en particulier des riverains et des commerçants de cette entrée de Bruxelles, auprès de votre homologue de la Région flamande qui pilote le chantier. Ce chantier est important, et il a un impact sur le quartier et la qualité de vie des riverains.

Ik hoop dat Vlaanderen wat dat betreft nog van mening verandert.

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

Mevrouw Françoise Schepmans (MR) *(in het Frans).*- *De trottoirs langs de Ninoofsesteenweg moeten echt heraangelegd worden. Tegelijkertijd moet u vermijden dat in het kader van Good Move onnodig straten worden aangepakt. De buurtbewoners willen gewoon een toegankelijke straat.*

De werken zouden in 2024 starten. Welke impact zullen ze hebben op de parkeerplaatsen, het verkeer en de aanleg van een busstrook? Komt er een test? Kan ik de resultaten van de audit krijgen?

In de drukbevolkte wijk, waar het over gaat, moet u oog hebben voor de levenskwaliteit en de voordelen die een heraanleg de bewoners kan bieden.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *U moet de inwoners en de handelaars van de wijk blijven verdedigen in uw overleg met het Vlaams Gewest, dat instaat voor de werken. Die hebben immers een aanzienlijke impact op hun levenskwaliteit.*

Je vous demande également de veiller à ce que, comme dans d'autres dossiers, l'ensemble des conséquences pour le quartier et la qualité de vie des riverains, notamment les reports de charge, soient objectivées. Comme l'a demandé mon collègue, il faudrait aussi évaluer l'impact économique de cette rationalisation des entrées et sorties du ring. Enfin, l'information des habitants et la concertation sont fondamentales, en particulier dans ce quartier.

¹¹⁶⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- S'agissant du projet de réaménagement, je propose de vous transmettre tous les éléments dès que le permis aura été déposé et que nous disposerons des informations. Nous le ferons volontiers et nous y sommes d'ailleurs tenus dans le cadre de l'enquête publique.

La rénovation des trottoirs est certes primordiale, mais l'ensemble de la chaussée mérite d'être rénovée de façade à façade. Cela permettrait d'améliorer considérablement la qualité de vie et la sécurité des habitants.

Le projet a été découpé en trois phases parce que la configuration du tronçon incluant la place de la Duchesse de Brabant dans son périmètre et celle du tronçon au-delà du ring et du boulevard Louis Mettwie sont totalement différentes.

Bien sûr, il est important que les travaux avancent et j'espère que nous pourrons faire en sorte que ce soit le cas dorénavant.

S'agissant des concertations avec la Région flamande, la demande de permis n'a pas encore été introduite et le calendrier n'est pas encore connu. La participation citoyenne interviendra après l'introduction de la demande.

Par ailleurs, des contacts ont eu lieu entre le cabinet flamand compétent et les administrations communales concernées, à savoir celles de Molenbeek-Saint-Jean, d'Anderlecht et de Berchem-Sainte-Agathe. La concertation est toujours en cours. En outre, des réunions d'information ont été organisées à Dilbeek, Anderlecht et Molenbeek et des dépliants ont été distribués aux habitants du quartier.

S'agissant du phasage des travaux, celui-ci n'est pas encore connu et fait l'objet d'une analyse plus approfondie. L'étude d'impact économique pour la Région bruxelloise et les communes les plus touchées par le projet n'a pas encore été réalisée. Rien n'a encore été prévu à ce jour et j'espère que des changements seront bientôt à l'ordre du jour.

- *Les incidents sont clos.*

¹¹⁷³ **QUESTION ORALE DE M. YOUSSEF HANDICHI**

¹¹⁷³ **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,**

U moet er bovendien voor zorgen dat de lasten eerlijk gespreid blijven. Voorts is het uiterst belangrijk dat de omwonenden worden geïnformeerd en inspraak krijgen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Zodra ik meer informatie heb over de vergunning, bezorg ik u die.*

Een heraanleg van de trottoirs is noodzakelijk, maar dat geldt voor de hele steenweg. Een volledige heraanleg zal een aanzienlijke verbetering van de levenskwaliteit en de veiligheid met zich brengen.

Het project verloopt in drie fasen, omdat de drie delen anders zijn ingericht. Het is uiteraard belangrijk dat de werken opschieten.

De vergunning is nog niet aangevraagd en er is ook geen tijdschema bekend. De burgerparticipatie vindt pas na de aanvraag van de vergunning plaats.

Voorts is er overleg tussen het Vlaams Gewest en de betrokken gemeenten en kregen de omwonenden een folder in de brievenbus.

Ook de fasering van de werken ligt nog niet vast. De economische impact voor het Brussels Gewest en de gemeenten die bij het project betrokken zijn, is nog niet bestudeerd. Ik hoop dat daar snel verandering in komt.

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER YOUSSEF HANDICHI

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

1173 **concernant les services coupés à la STIB.**

1175 **M. Youssef Handichi (PTB).**- Il y a quelques mois, je relayais dans ce Parlement la pétition signée par plus de 2.000 agents de conduite de bus ou de tram réclamant la suppression des services coupés. Pour rappel, le service coupé commence vers 6h du matin, une longue coupure non payée démarre ensuite à partir de 10h et la reprise de la conduite a lieu vers 15h, jusqu'à 18-19h.

Si l'on décidait d'instaurer des journées de travail similaires dans ce Parlement, je pense que vous ne l'accepteriez pas et vous auriez raison. Ces travailleurs insistent, à juste titre, sur l'impossibilité de rester concentrés sur une aussi longue amplitude et dénoncent les risques de perte de concentration en cours de seconde prestation. Ils transportent des milliers de vies humaines. Les risques sont donc énormes, tant pour eux que pour les usagers de la STIB.

Depuis mon intervention, les syndicats ont enfin obtenu, après l'avoir demandé depuis plus de 20 ans, une forte diminution de ces services coupés, passant de 21 à 12 %. Par conséquent, plus d'un service sur dix est encore susceptible d'engendrer un accident grave tous les jours. Rien que pour cela, vous devriez prendre la décision de supprimer ces services coupés et votre décision devrait faire l'unanimité dans cette commission. Cette décision contribuerait simultanément à améliorer le bien-être de ces 3.500 agents de conduite grâce à :

- des roulements et des véritables tendances « tôt » et « tard », et donc une régularité de leurs horaires bénéfique pour leur santé ;
- une amélioration de l'articulation entre leur vie privée et leur vie professionnelle ;
- une augmentation considérable du nombre de services 8-16h ou 9-17h pour les nombreux agents en situation monoparentale ou en garde alternée, qui ne peuvent tout simplement pas effectuer ces services coupés.

Combien coûterait la suppression complète de ces services coupés à la STIB ? Compte tenu des dangers et des charges qu'ils impliquent, pouvez-vous nous garantir que l'objectif est d'arriver à leur suppression complète ? Un plan vise-t-il cet objectif ?

1177 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous avons déjà eu un débat à ce sujet en février dernier et je ne doute pas que la question ressurgira en février 2024.

La STIB est l'un des principaux employeurs de la Région. L'importance de la qualité du travail de son personnel est essentielle et elle y est très attentive. La STIB est également une entreprise publique autonome. Les questions posées relèvent de l'autonomie de gestion de l'entreprise et sont de la compétence de ses organes de gestion, et non du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale.

betreffende de onderbroken diensten bij de MIVB.

De heer Youssef Handichi (PTB) (*in het Frans*).- *Enkele maanden geleden diende ik bij het parlement een petitie in waarmee meer dan 2.000 bus- en trambestuurders vragen om de onderbroken diensten af te schaffen. Wie onderbroken diensten toegewezen krijgt, werkt van 6 uur tot 10 uur en van 15 uur tot 19 uur.*

De bestuurders hebben het vaak moeilijk om tijdens het tweede deel van de onderbroken dienst geconcentreerd te blijven, wat een aanzienlijk veiligheidsrisico inhoudt voor henzelf, de reizigers en de MIVB.

Ondertussen verkregen de vakbonden na twintig jaar ijveren dat het aantal onderbroken diensten van 21 tot 12% wordt afgebouwd. Een op de tien ritten blijft dus een groot risico op een ongeval inhouden. Alleen al daarom zou u die onderbroken diensten moeten afschaffen. Ook voor de bestuurders zou het gunstiger zijn voor hun gezondheid en hun privéleven.

Hoeveel zou het afschaffen van de onderbroken diensten de MIVB kosten? Ben u van plan ze volledig af te schaffen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (*in het Frans*).- *De MIVB hecht veel belang aan kwalitatieve arbeidsomstandigheden. De openbaarvervoermaatschappij is echter een autonoom overheidsbedrijf. Uw vragen hebben dan ook betrekking op beslissingen waarover het Brussels Parlement niets te zeggen heeft.*

Dat neemt niet weg dat ze legitiem zijn. Ze werden besproken binnen de ondernemingsraad en het comité voor preventie en bescherming op het werk van de MIVB, zoals het hoort.

Ce sont des débats légitimes, à mener dans les organes légitimes avec l'ensemble des parties prenantes. Un débat a eu lieu à ce sujet au sein du conseil d'entreprise et du comité pour la prévention et la protection au travail, qui sont les lieux adaptés. De plus, un groupe de travail paritaire spécifique à l'organisation du travail des agents de conduite en surface travaille actuellement sur la problématique des horaires coupés. Un calendrier de travail a été validé par les partenaires sociaux de la STIB.

Par ailleurs, un nouveau contrat de gestion est en cours de négociation et de rédaction au sein de la STIB.

1179 **M. Youssef Handichi (PTB).**- J'aurais espéré ne pas avoir à vous poser la question en février 2024 parce que la problématique des services coupés aurait été résolue.

Sur le fond, ma question porte sur le coût d'une suppression des services coupés à la STIB. Lui avez-vous demandé une estimation ? J'aurais souhaité obtenir un chiffre aujourd'hui. Lors de mes échanges au conseil d'entreprise et au comité pour la prévention et la protection au travail, personne n'a été à même de me donner une réponse.

Des estimations existent toutefois : il s'agirait de moins de 10 millions d'euros par an. Cette somme est dérisoire au regard du budget total de la STIB et de la Région, et bien inférieure aux économies sur les frais de fonctionnement que vous avez réalisées (20 millions d'euros) dans le cadre du plan Drive, d'ailleurs toujours d'actualité.

Ces 10 millions permettaient d'améliorer sensiblement le bien-être au travail de plus de 3.500 agents, ainsi que la qualité du service aux usagers. Des femmes pourraient être recrutées, alors que nous stagnons depuis de nombreuses années à un ratio de 10 %.

Je tiens à obtenir ce chiffre - il ne s'agit pas d'un secret professionnel ! - et je vous adresserai dès lors une question écrite. Les délégations syndicales ne baisseront pas les bras, et j'appelle de mes vœux un changement de cap.

1181 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je précise que le groupe de travail paritaire compte des syndicats et des employeurs. Je trouve important de le laisser travailler sur la problématique des horaires coupés.

Il est vrai que nous cherchons à réaliser des économies partout en Région bruxelloise, donc à la STIB également. Cette société a déjà obtenu beaucoup d'investissements supplémentaires et nous allons continuer à investir dans la qualité du travail dans cette société et dans le recrutement.

1181 **M. Youssef Handichi (PTB).**- Il est contradictoire de dire que vous voulez faire des économies à la STIB, tout en y améliorant les conditions de travail des travailleurs.

Bovendien buigt een werkgroep zich over het probleem van de onderbroken diensten.

Voorts is er een nieuwe beheersovereenkomst voor de MIVB in de maak.

De heer Youssef Handichi (PTB) (in het Frans).- *Hoeveel zou het de MIVB kosten om de onderbroken diensten af te schaffen? Tot nu toe kon niemand van de MIVB mij een raming geven.*

Ze bestaat nochtans wel: het zou om minder dan 10 miljoen euro per jaar gaan. Voor dat bedrag kan de MIVB het welzijn van meer dan 3.500 bestuurders verhogen en haar dienstverlening verbeteren. Ze zou ook meer vrouwen in dienst kunnen nemen.

Omdat ik graag de kostprijs wil kennen, zal ik u een schriftelijke vraag stellen. De vakbonden blijven ijveren voor een koerswijziging.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *We wachten op de resultaten van de werkzaamheden van de paritaire werkgroep.*

Iedereen moet besparen, ook de MIVB, die al veel extra middelen kreeg. Niettemin blijven we investeren in kwalitatieve arbeidsomstandigheden en aanwervingen.

De heer Youssef Handichi (PTB) (in het Frans).- *Besparen en betere arbeidsomstandigheden gaan niet samen.*

1181 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il existe des manières de faire des économies hors des conditions de travail. Le budget de la STIB a augmenté dans sa totalité, sur tous les fronts.

1181 **M. Youssef Handichi (PTB).**- Il est possible de résoudre cette contradiction en investissant moins de 10 millions, ce qui permettrait d'améliorer considérablement les conditions de travail de plus de 3.500 agents.

- *L'incident est clos.*

1191 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

1191 **à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,**

1191 **et 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 le plan d'action concernant les personnes en errance et toxicomanes dans les stations de la STIB.**

1193 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Cette question était adressée au ministre-président, mais le Bureau élargi l'a redirigée vers vous et cette commission. Il y a quelques mois, lors d'une question d'actualité, je l'interrogeais au sujet des mesures que vous alliez prendre en matière de lutte contre la consommation de drogues dures dans les stations de métro bruxelloises. En effet, la STIB a constaté une forte augmentation des signalements liés à la présence de toxicomanes sur son réseau. Les stations concernées par ce problème sont de plus en plus nombreuses. Les signalements ont augmenté de près de 70 % en 2022 par rapport à la même période en 2021.

Depuis, les acteurs concernés que sont safe.brussels, la STIB, les associations de terrain - que j'ai rencontrées et dont je salue le travail quotidien -, le directeur-coordonateur administratif et les cabinets chargés de la santé et de la mobilité se sont réunis. Le groupe de travail a produit une note ayant pour objet de proposer un plan d'action opérationnel d'urgence. Son objectif est de réduire drastiquement le nombre de personnes en errance et toxicomanes présentes sur le réseau de la STIB, de jour comme de nuit, grâce à une approche à la fois sociale et sécuritaire. Une collaboration et une coordination entre les différents acteurs politiques et de terrain concernés sera dès lors nécessaire.

La note propose un plan d'action en trois points.

Premièrement, il s'agira d'inviter à quitter les lieux les personnes en errance et toxicomanes présentes, de jour et de nuit, dans les stations de la STIB. En plus des centres de jour et d'hébergement

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Besparen kan ook op andere vlakken. Het budget van de MIVB is in zijn geheel gestegen.*

De heer Youssef Handichi (PTB) (in het Frans).- *Met een investering van amper 10 miljoen euro kunt u de arbeidsomstandigheden van meer dan 3.500 medewerkers verbeteren.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

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

betreffende het actieplan voor daklozen en drugsverslaafden in MIVB-stations.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Het aantal meldingen van de aanwezigheid van drugsverslaafden in de MIVB-stations is in 2022 met bijna 70% gestegen in vergelijking met 2021. Drugsverslaafden moeten bijgestaan worden, maar ook het MIVB-personeel moet ondersteund worden.*

Een werkgroep met diverse actoren uit de politiek, de administratie en het straathoekwerk heeft een driestappenplan opgesteld, met oog voor de sociale en veiligheidsaspecten van de problematiek.

In eerste instantie wordt aan daklozen en drugsverslaafden gevraagd om het station te verlaten. Ze worden doorverwezen naar een opvangplaats. Vervolgens neemt de MIVB hun vervoer op zich. Wie weigert het station te verlaten, krijgt een overlevingskit. Ten derde wordt een verwarmde onthaalruimte dag en nacht opengesteld, met hygiënische voorzieningen en sociale bijstand.

Waarom is dit actieplan nog niet uitgerold over het hele netwerk? In welke stations is het al in werking?

Wat zijn de eerste resultaten? Zijn er al aanpassingen? Wat zijn de volgende stappen? In welk budget is voorzien?

Waar is de onthaalruimte gelegen en hoeveel mensen konden er al terecht?

existants, il leur sera offert la possibilité de rejoindre un lieu d'accueil dédié.

Deuxièmement, la STIB prendra en charge le transport de ces personnes à différents moments de la journée et en soirée. Il est prévu dans la note qu'en cas de refus, il faudra s'assurer que la personne dispose du nécessaire à sa survie en dehors de la station et, le cas échéant, lui fournir un kit adapté.

Troisièmement, il est proposé de mettre en place un lieu d'accueil de type chauffoir, accessible 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, qui offrira des services de soins et d'hygiène ainsi qu'un travail social d'orientation des personnes vers des structures adaptées.

Une approche globale de prévention et de sécurité est nécessaire. Ces personnes ont besoin d'être encadrées, suivies et soignées, mais il faut aussi soutenir le personnel de la STIB, qui craint parfois de travailler dans certaines stations et est confronté à une problématique qu'il ne devrait pas gérer.

Pourquoi le plan d'action n'a-t-il pas encore été déployé sur tout le réseau de la STIB ? A-t-il été appliqué dans certaines stations ? Si oui, lesquelles ?

Quels sont les résultats de ces actions ? Des adaptations du plan ont-elles eu lieu ?

Quelles sont les prochaines étapes en la matière ? Quel est le calendrier et quel budget est-il affecté à ce plan ?

Où est situé le lieu d'accueil ? Combien de personnes ont accepté de le rejoindre ?

¹¹⁹⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La problématique des personnes en errance et des toxicomanes dans les stations de métro est extrêmement complexe et mérite une réponse coordonnée, car elle regroupe plusieurs réalités et autant de compétences liées. Je tiens d'ailleurs à rappeler que ce problème n'est pas spécifique à la STIB, mais le reflet de ce qui se passe dans la société. S'il existe bien sûr depuis longtemps, il s'est considérablement aggravé depuis la crise du Covid-19 et celle de l'accueil, et la STIB a été débordée.

Par conséquent, j'ai convoqué, en 2022, un premier groupe de travail sur la problématique des sans-abri et des usagers de drogues dans les stations de métro bruxelloises. Toutefois, au vu du problème, une large consultation de tous les acteurs impliqués aux différents niveaux (domaines politiques de la sécurité, de la mobilité, de la politique sociale et de la prévention) était nécessaire. Le ministre-président s'est ensuite chargé, en décembre 2022, de coordonner la poursuite de cette consultation. Selon moi, c'est une bonne chose, car la problématique dépasse largement les compétences de mobilité.

Après un processus intensif et de très nombreuses consultations menées par les différents cabinets (M. Vervoort pour la sécurité et la prévention des drogues, moi-même pour les transports publics et M. Maron pour le bien-être et la santé), le projet

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het probleem is niet nieuw, maar is sinds de corona- en de asielerisis wel groter geworden. Het beperkt zich ook niet tot het MIVB-net, maar is tekenend voor wat er in de samenleving aan de hand is.*

In 2022 al heb ik een eerste werkgroep samengeroepen rond het probleem van daklozen en drugsverslaafden in metrostations. Verantwoordelijken voor het veiligheidsbeleid, mobiliteit, sociaal beleid en preventie overlegden daar met elkaar. Na uitgebreid overleg tussen de kabinetten van minister-president Vervoort (veiligheid en drugspreventie), mezelf (openbaar vervoer) en de heer Maron (welzijn en gezondheid) zag het project SubLINK het licht, waarin de vzw's Project Lama, Diogenes en Transit, New Samusocial, de MIVB en Bruss'help samen aan duurzame oplossingen werken.

De Brusselse regering gelooft erin en heeft zo'n 816.000 euro extra vrijgemaakt voor dit jaar, naast 40.000 euro voor noodopvang. Binnenkort worden er elf extra medewerkers voor het SubLINK-project aangeworven.

Het is de eerste keer dat verschillende partners de krachten en de expertise bundelen om tot een structurele langetermijnoplossing te komen. Toch gaat het nog niet ver genoeg en mag zo'n project zich niet beperken tot preventie en sociale bijstand. Ook niet-

SubLINK est né et a été approuvé par le gouvernement bruxellois à la fin du mois de février. Il rassemble tous les partenaires travaillant sur les thématiques concernées : les ASBL Projet Lama, Diogènes et Transit, le New Samusocial, la STIB et Bruss'help. Il s'agit d'une étape importante vers une solution durable.

La volonté de trouver une solution à ce problème est grande, c'est pourquoi le gouvernement bruxellois a mis de l'argent à disposition à travers trois entités. Quelque 816.000 euros supplémentaires ont été débloqués cette année et 40.000 euros sont destinés aux abris d'urgence. Le recrutement de collaborateurs supplémentaires pour le dispositif SubLINK a commencé. Au total, ce sont onze personnes supplémentaires qui seront engagées au sein des trois associations, lesquelles sont largement soutenues par la STIB et le New Samusocial.

L'idée est d'apporter une réponse structurelle sur le long terme, en s'appuyant sur l'expertise et les moyens des partenaires associés pour la première fois dans un projet commun. D'autres partenaires qui ne relèvent pas du niveau régional, comme les communes et les différentes polices, devront également être associés. En effet, nous n'y arriverons pas en nous limitant à la prévention et aux aides sociales. Comme vous le savez, le problème est complexe et la réponse loin d'être facile. Le projet a démarré par la réalisation des premières interventions dans la station Porte de Namur, en collaboration avec les acteurs impliqués. Cette station a été choisie compte tenu du nombre et de la diversité des publics en errance qui y sont présents, de jour comme de nuit.

¹¹⁹⁷ Ce test nous permettra de bien cerner les besoins des personnes en errance afin de mettre en place des parcours de suivi appropriés, de leur apporter une aide réelle et, surtout, d'éviter qu'elles ne reviennent tout de suite.

En fonction des résultats, les mesures déployées dans le cadre de ce test pourront être étendues à d'autres stations, voire à l'ensemble du réseau. Il est encore trop tôt pour décrire toutes les actions concrètes et leur calendrier, mais nous suivons cela avec beaucoup d'attention et ne manquerons pas de revenir vers vous très rapidement à ce sujet.

La phase de test autour de Porte de Namur a démarré. Les ASBL Diogènes et Projet Lama ont entamé le travail avec le personnel existant. L'ASBL Transit ne disposait pas d'assez de personnes pour envoyer des gens dès aujourd'hui. Le projet se poursuivra donc avec deux autres partenaires, afin de ne pas être retardé.

Les problèmes de budget ont été clarifiés par le cabinet de M. Vervoort. Les ASBL Diogènes et Projet Lama ont publié des offres d'emploi et reçu de nombreuses candidatures. Des binômes composés d'une personne de chacune des deux organisations sortent sur le terrain et suivent d'ores et déjà activement neuf personnes séjournant dans la station Porte de Namur, en les renvoyant vers l'aide existante.

gewestelijke instanties, zoals de gemeenten en de politiediensten, moeten mee in het bad.

Ondertussen loopt het project bij wijze van proef in metrostation Naamsepoort. Dat station trekt immers dag en nacht veel zwervers van allerlei pluimage aan.

We willen ze goed begeleiden, maar we willen vooral vermijden dat ze onmiddellijk weer in het metrostation opduiken. Afhankelijk van de resultaten kan het proefproject worden uitgebreid naar andere stations of zelfs naar het hele net.

Diogènes en Project Lama hebben al vacatures uitgeschreven, waarop veel reactie kwam. Duo's, bestaande uit medewerkers van elk van beide vzw's, gaan de metro in en verwijzen nu al op een heel actieve manier negen personen die rondhingen in Naamsepoort, door naar de juiste hulp. Dat loopt allemaal vlot. Wie in het station rondhangt, gaat nu ook mee op schoonmaakronde, wat een win-winsituatie is.

We zullen gerichter kunnen helpen naarmate er meer gegevens beschikbaar zijn. Daarvoor is het nu wachten op de aanwervingen van het extra personeel.

De gemeenten vragen ook om de politiediensten beter te ondersteunen.

Les affaires courantes se portent bien. Les personnes vivant dans la station coopèrent notamment lors du nettoyage des zones, qui leur importe également. Lorsque plus d'équipes seront présentes et davantage de données auront été collectées, nous pourrions réagir de manière appropriée et déployer des aides plus efficaces. Nous attendons donc les recrutements afin de recueillir plus de données.

Toujours dans le cadre des compétences régionales, l'aide aux services de police est également cruciale, notamment pour que les choses bougent aussi dans les autres stations. Les communes sont demandeuses.

¹¹⁹⁹ **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Ce sont toujours les mêmes réponses qui reviennent. Il s'agit d'une problématique complexe, mais qui ne date pas d'hier. C'est la raison pour laquelle j'avais également adressé ma question au ministre-président, afin d'avoir une approche globale du sujet.

Chaque jour, des usagers de la STIB témoignent de certaines situations problématiques. J'ai bien noté les différents budgets qui ont été débloqués pour y remédier, dont celui pour le recrutement du personnel.

Concernant le projet à Porte de Namur, pouvez-vous me dire sur combien de temps s'étalera la preuve de concept ? Une évaluation intermédiaire sera-t-elle effectuée ? D'autres stations étant concernées par cette problématique, ne faudrait-il pas élargir le projet ?

¹²⁰¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il s'agit d'un sujet sur lequel il faudra revenir. Je ne puis répondre aujourd'hui qu'aux questions qui m'ont été posées. Si vous interrogez le ministre-président, il vous communiquera certainement les mêmes éléments. Tout dépend de la marge de manœuvre des zones de police, qui reçoivent parfois des demandes de renfort de la part de la police fédérale.

Il s'agit d'un travail collectif. Des réponses uniquement préventives ou répressives ne suffiront pas. Il faut une réelle collaboration. C'est bien l'objectif du dispositif SubLINK. Il conviendra de voir si la situation s'améliore, car jusqu'à présent, la STIB constate que quelques heures seulement après une intervention de la police, la situation redevient problématique. Il n'y a donc pas de réel impact positif en l'absence de collaboration. Or, je suis d'accord avec vous, la situation actuelle n'est pas tolérable.

- *L'incident est clos.*

¹²⁰⁵ **QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ**

¹²⁰⁵ **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,**

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (*in het Frans*).- *Ik hoor steeds weer dezelfde antwoorden. Daarom had ik deze vraag ook aan de minister-president gesteld, in de hoop dat hij een bredere kijk zou bieden.*

Hoelang loopt het project in metrostation Naamsepoort al? Wordt het tussentijds geëvalueerd? Zou het project niet beter uitgebreid worden?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (*in het Frans*).- *Als u uw vragen aan de minister-president had gesteld, zou hij u ongetwijfeld hetzelfde vertellen. Alles hangt af van de speelruimte van de politiezones, die soms moeten bijspringen bij de federale politie.*

Ik ben het met u eens dat de toestand onaanvaardbaar is. We zullen de handen in elkaar moeten slaan, en dat is wat SubLINK doet. Met enkel preventie of repressie komen we er niet.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ

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

1205 **concernant la déconstruction de l'arrêt Louis Bertrand, situé sur le boulevard Lambermont à Schaerbeek.**

1207 **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Nous avons appris la déconstruction de l'arrêt de bus sur le boulevard Lambermont, à Schaerbeek, par un article paru le 23 février. Celle-ci survient quatre mois seulement après son installation.

Cet aménagement avait suscité une vague de protestation, car il forçait les cyclistes à contourner l'îlot. Le Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) avait dénoncé les problèmes engendrés par la construction de l'arrêt.

La phase de déconstruction a débuté le 20 février et s'est prolongée jusqu'au 5 mars. Par ailleurs, le stationnement a été interdit dans une partie du quartier pendant toute la durée de la déconstruction.

Pour quelles raisons cet arrêt avait-il été construit ? Y avait-il une demande préalable ou une étude ? Un permis d'urbanisme avait-il été déposé ?

Quel a été le coût de la construction de cet arrêt ? Quelles ont été les conséquences de sa construction sur la mobilité ?

Y a-t-il eu une concertation avec Bruxelles Mobilité, les habitants ou des associations comme le Gracq avant la construction de cet arrêt ?

Quel est le coût de son démontage ?

Envisagez-vous de construire un nouvel arrêt à un autre endroit dans le quartier ? Dans l'affirmative, où se situera-t-il ?

Pouvez-vous nous dire ce qui a été mis en place au niveau du stationnement et de la mobilité durant les travaux de démontage ?

1209 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je me référerai à la question écrite de Mme Aït Baala pour ce qui concerne le contexte de cet arrêt. Bruxelles Mobilité a réalisé l'aménagement de l'arrêt Louis Bertrand dans le cadre des modifications et adaptations de quai prévues dans le plan de redéploiement du réseau de bus.

Le premier plan du nouvel arrêt de bus a été dessiné en 2018, avant la mise en place de la piste cyclable réalisée au début de la pandémie de Covid-19. Le calendrier de réalisation des quais à l'échelle de la Région n'a pas permis de mettre en œuvre le quai plus tôt. Entre-temps, la piste a été réalisée avec la priorité inhérente à la crise sanitaire.

L'emplacement du quai a été défini par la STIB. Son déplacement est dû au fait que, désormais, le bus doit s'arrêter à droite, juste avant le carrefour en venant de l'avenue des Glycines, carrefour où il doit tourner à gauche, ce qui engendre des conflits avec les autres usagers. L'aménagement initial prévoyait une extension de trottoir à la place du stationnement,

betreffende de afbraak van de halte Louis Bertrand op de Lambermontlaan in Schaerbeek.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- *Amper vier maanden nadat de bushalte Louis Bertrand aan de Lambermontlaan in Schaerbeek werd geplaatst, is ze alweer afgebroken. De halte riep protest op, omdat fietsers erdoor gedwongen werden een omweg te maken.*

De afbraak startte op 20 februari 2023 en duurde tot 5 maart 2023. Al die tijd was parkeren in een deel van de wijk verboden. Welke maatregelen rond parkeren en circulatie golden er tijdens de afbraak?

Waarom werd de halte eigenlijk geplaatst? Ging daar een vraag of een studie aan vooraf? Werd er een vergunning aangevraagd?

Hoeveel kostte de plaatsing van de halte? Welke gevolgen had die voor het verkeer?

Vond er vooraf overleg met Brussel Mobiliteit, omwonenden of fietsersverenigingen plaats?

Hoeveel kostte de afbraak?

Komt er een nieuwe halte in de wijk? Zo ja, waar?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Brussel Mobiliteit richtte de halte Louis Bertrand in op basis van het herontwikkelingsplan voor het busnetwerk dat in 2018 werd opgesteld. Door de coronacrisis liep de plaatsing van een aantal haltes echter vertraging op. Ondertussen werd er op de bewuste plek een fietspad aangelegd.*

De MIVB bepaalde waar de halte kwam te liggen. Ze werd echter verplaatst omdat de bus daar rechts moest stoppen vlak voor een kruispunt waar hij naar links afslaat, waardoor er conflicten met andere weggebruikers ontstonden.

De huidige halte Louis Bertrand, die ligt waar de Louis Bertrandlaan op de Lambermontlaan aansluit, blijft in gebruik. De definitieve halte wordt opgenomen in de plannen voor het fietspad, waarvoor Brussel Mobiliteit een vergunning heeft aangevraagd.

à côté de la piste qui existait en trottoir. Il était prévu qu'une traversée piétonne donne accès au quai entre la zone piétonne du trottoir et ledit quai. Entre-temps, vu les changements survenus, le quai empiète sur la piste existant en chaussée.

Dans le cadre de discussions entre Bruxelles Mobilité et la STIB, le plan a été adapté pour récupérer l'ancienne piste en trottoir et faire les raccords entre la nouvelle piste en chaussée et l'ancienne piste en trottoir.

L'arrêt Louis Bertrand actuel, situé au débouché de l'avenue Louis Bertrand sur le boulevard Lambermont, reste en fonction. L'arrêt définitif sera intégré dans la réalisation du projet de latérale cyclable pour lequel Bruxelles Mobilité vient d'introduire le dossier de permis d'urbanisme auprès d'urban.brussels.

¹²¹¹ Pendant les travaux, Bruxelles Mobilité n'a pas dû prendre de mesures spécifiques concernant le stationnement, car les places de stationnement étaient hors de l'emprise du chantier.

Quant à la mobilité durant le démontage de l'arrêt et la remise à l'identique par rapport à la situation antérieure, les travaux ont été exécutés pendant une semaine de congés scolaires commune aux deux communautés linguistiques. Les nouveaux calendriers scolaires représentent d'ailleurs un nouveau défi pour nous, Bruxellois, mais nous ne pouvons que prendre acte des décisions adoptées à d'autres niveaux.

Le chantier a donc duré du 20 au 24 février 2023. Les cyclistes ont pu continuer à emprunter la piste cyclable située entre le quai et le trottoir, et les piétons, à circuler sur le trottoir, situé hors de la zone de chantier. Il n'y a donc pas eu d'impact majeur sur la mobilité pendant les travaux.

Ces travaux qui ne nécessitaient pas de permis d'urbanisme ont coûté environ 30.000 euros.

¹²¹³ **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Si j'ai bien compris votre réponse, un problème de coordination a coûté 30.000 euros.

(Assentiment de Mme la ministre Van den Brandt)

- L'incident est clos.

¹²¹⁹ **QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS**

¹²¹⁹ **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,**

¹²¹⁹ **concernant la suppression de la piste cyclable avenue Charles-Quint.**

¹²²¹ **Mme Françoise Schepmans (MR).**- La commune de Ganshoren s'est basée sur le constat que très peu de cyclistes

Er waren geen bijzondere maatregelen voor het parkeren nodig tijdens de werkzaamheden, aangezien er geen parkeerplaatsen in de buurt lagen.

Voorts werd de afbraak uitgevoerd tijdens een schoolvakantie. Fietsers en voetgangers konden de hele tijd achter de halte door. De werkzaamheden hadden dan ook geen grote impact op het verkeer.

De werkzaamheden, waarvoor geen vergunning nodig was, hebben ongeveer 30.000 euro gekost.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) *(in het Frans).*- *Het gaat dus om een coördinatiefout die 30.000 euro heeft gekost?*

(Instemming van minister Van den Brandt)

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

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

betreffende de opheffing van het fietspad in de Keizer Karellaan.

Mevrouw Françoise Schepmans (MR) *(in het Frans).*- *De gemeente Ganshoren zou het fietspad dat sinds 2020 een deel*

empruntent la piste qui leur est dévolue depuis 2020 sur l'avenue Charles-Quint, entre la rue François Beeckmans et l'avenue du Panthéon en direction de la Basilique, pour en demander la suppression. Cette piste avait été aménagée dans le contexte du Covid-19, une période où la Région bruxelloise avait entrepris à la hâte toute une série d'aménagements, depuis l'installation de blocs de béton aux carrefours jusqu'au traçage de pistes cyclables à la va-vite.

La commune de Ganshoren rappelle que l'avenue Charles-Quint est, selon le plan Good Move, un axe principal, mais régulièrement embouteillé. En rétrécissant le passage pour les automobiles, cette piste cyclable aurait contribué à une nette augmentation des bouchons. Pour y échapper, les automobilistes emprunteraient les rues locales des communes concernées, à savoir Ganshoren, Berchem-Sainte-Agathe, Koekelberg et Molenbeek-Saint-Jean.

À lire la réaction de Bruxelles Mobilité dans la presse, cette piste cyclable serait effectivement peu ou pas utilisée par les cyclistes. L'administration régionale s'engage donc à la supprimer.

Cette situation soulève évidemment de multiples questions. Sur quelle base la Région bruxelloise a-t-elle opté en faveur d'une piste cyclable à l'avenue Charles-Quint ? À quelle fréquence est-elle utilisée aujourd'hui ? Quelles sont les répercussions sur le trafic automobile, particulièrement en semaine et aux heures de pointe ? Quand prévoyez-vous de supprimer cette piste cyclable ? Cette suppression signifie-t-elle l'aménagement de deux bandes de circulation automobile sur ce tronçon ? Enfin, à combien se chiffrent les travaux d'installation et de suppression de cette piste cyclable ?

D'autres aménagements du même type ont été réalisés durant la période du Covid-19. Certains d'entre eux ont-ils été ou seront-ils supprimés pour les mêmes raisons ?

¹²²³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'avenue Charles-Quint est une autoroute urbaine. Pourtant, des milliers de gens habitent le long de cette artère, qui est extrêmement bruyante, polluée et dangereuse. Il existe de nombreuses écoles aux alentours et des centaines d'élèves sont confrontés à cette nuisance quotidienne. Nous avons lancé une large étude de mobilité afin de requalifier cet axe en boulevard urbain, où tous les modes de transport pourraient circuler de manière sécurisée et efficace, y compris piétons et cyclistes. Ce projet est ambitieux et nécessitera un réaménagement de façade à façade, y compris la mise en place d'une gestion dynamique des flux.

Cet axe coupe deux communes en deux et a un fort impact sur la qualité de vie des Berchemois et Ganshorenois.

La piste cyclable marquée au sol avait été tracée sur les 300 derniers mètres de l'avenue Charles-Quint, dans son sens vers la ville, afin de combler un chaînon manquant dans l'infrastructure cyclable. Les avantages de cet axe sont qu'il est droit, plat et que beaucoup de gens doivent l'emprunter. Les trottoirs sont assez larges, mais il n'existe aucune manière d'y rouler à vélo

van de Keizer Karellaan inneemt, graag afgeschaft zien. Het fietspad is een van de vele ingrepen die het Brussels Gewest halsoverkop verrichtte tijdens de coronacrisis en wordt maar weinig gebruikt. De files op de laan zijn daarentegen aanzienlijk toegenomen, met meer sluipverkeer over secundaire wegen tot gevolg in Ganshoren, Sint-Agatha-Berchem, Koekelberg en Sint-Jans-Molenbeek.

Brussel Mobiliteit belooft ondertussen het fietspad te schrappen.

Waarom heeft het gewest ooit besloten een fietspad op de Keizer Karellaan aan te leggen? Hoe vaak wordt dat nu gebruikt? Wat zijn de gevolgen voor het autoverkeer, met name tijdens de spits op werkdagen?

Wanneer denkt u het fietspad af te schaffen? Komen er dan weer twee rijstroken voor auto's op dat stuk van de laan? Hoeveel heeft het gekost om het fietspad aan te leggen? Hoeveel zal het kosten om het te schrappen?

Zijn er om dezelfde reden nog andere ingrepen van tijdens de coronacrisis ongedaan gemaakt?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De Keizer Karellaan is een drukke autoweg midden in de stad. Nochtans wonen er duizenden mensen en gaan er honderden kinderen naar school langs die lawaaierige, vuile en gevaarlijke verkeersader. Wij zouden er graag een stadsboulevard van maken, waar iedereen, dus ook voetgangers en fietsers, zich veilig en vlot kan verplaatsen. Dat ambitieuze project gaat gepaard met een heraanleg over de hele breedte en een dynamisch beheer van de verkeersstromen.*

De verkeersas snijdt twee gemeenten doormidden en heeft een ingrijpende impact op de levenskwaliteit van de inwoners van Sint-Agatha-Berchem en Ganshoren.

Het fietspad in kwestie gaat over de laatste 300 m van de laan richting het stadscentrum. Het was een ontbrekende schakel in het fietsnetwerk. De Keizer Karellaan heeft het voordeel dat hij vlak en recht is en dat veel passanten ze gebruiken. Toch is er beslist het project niet verder te zetten op vraag van de betrokken gemeente. Er is op dit moment nog geen akkoord, maar er wordt volop gewerkt aan een nog veel ambitieuzer project. Ik vind nog

en sécurité. Là où nous le pouvions, nous avons installé des bandes bus mixtes, avec piste cyclable, ce qui constituait une forte amélioration, sans toutefois être idéal.

Il a cependant été convenu de ne pas pérenniser ce projet, à la demande de la commune. Pour l'instant, il n'y a pas d'accord à ce sujet. Je reste d'avis qu'il faut trouver une solution pour ce chaînon manquant et suis confiante dans le processus collaboratif mené avec les communes et les acteurs concernés. Le projet qui est en cours d'élaboration sera beaucoup plus ambitieux pour les riverains et les navetteurs en matière de choix de mobilité, de qualité de vie, de sécurité routière et de santé publique.

¹²²⁵ Les travaux, qui consistent en une suppression et une correction du marquage, seront effectués prochainement, dès que les conditions météorologiques le permettront.

Après travaux, cette partie de l'avenue Charles-Quint comptera à nouveau deux bandes de circulation automobile, et un chaînon manquant pour les cyclistes. La troisième bande dans le sens de l'entrée de ville restera dédiée aux bus.

Il n'y a pas de budget déjà déterminé pour ces travaux, mais ceux-ci devraient coûter quelques milliers d'euros et s'inscrivent dans le budget général des travaux de marquage.

¹²²⁷ **Mme Françoise Schepmans (MR).**- Je peux vous assurer que les embouteillages permanents perturbent bien plus les habitants de l'avenue Charles Quint que par le passé. C'est une voirie que je connais bien et, aujourd'hui, la situation y est vraiment problématique.

J'entends qu'un projet définitif est prévu. Quand sera-t-il présenté ?

Comme vous le dites, il faut des pistes cyclables sécurisées, des trottoirs larges et bien aménagés, ainsi que des transports en commun efficaces. Cependant, il faut également accepter l'idée que la mobilité doit être fluide pour les automobilistes. C'est la raison pour laquelle les parkings de dissuasion sont extrêmement importants. Or c'est cette subtilité qui manque dans des plans comme Good Move. Il est bon et nécessaire de nouer des contacts avec les autorités locales, car la Région ne peut avancer avec des aménagements qui finissent par donner de mauvais résultats et qui reportent le trafic dans des quartiers résidentiels. C'est absurde.

Pour moi, il n'y a pas d'autre solution : les parkings de dissuasion constituent la priorité pour désengorger Bruxelles. En effet, ce n'est pas en créant des bouchons que les voitures vont disparaître. Il faut donc des solutions pragmatiques. J'attends de voir ce que vous allez proposer pour l'aménagement de l'avenue Charles Quint, à l'instar de ce que vous avez répondu plus haut pour la chaussée de Ninove. Les embarras rencontrés sur ces axes de pénétration majeurs perturbent véritablement le bien-être de leurs habitants.

steeds dat er een oplossing moet komen voor het ontbrekende gedeelte van het fietsnetwerk.

Zodra het weer goed genoeg is, worden de wegmarkeringen verwijderd en komen er nieuwe in de plaats. Daarna zal dat deel van de Keizer Karellaan opnieuw over twee rijstroken voor auto's en over de nu ontbrekende schakel voor fietsers beschikken. De derde rijstrook richting het centrum blijft een busbaan.

Er is nog geen budget bepaald voor die werkzaamheden. Ze worden gefinancierd met het algemene budget voor wegmarkeringen.

Mevrouw Françoise Schepmans (MR) (in het Frans).- *Ik kan u verzekeren dat de bewoners van de Keizer Karellaan nu meer te lijden hebben van de opstoppingen dan vroeger.*

Wanneer wordt het definitieve project voorgesteld?

Veilige fietspaden, brede stoepen en goed openbaar vervoer zijn inderdaad onontbeerlijk, maar ook automobilisten moeten zich vlot kunnen verplaatsen. Daarom is het jammer dat er in plannen als Good Move zo weinig aandacht is voor overstapparkings. Maatregelen die slechte resultaten opleveren en het fileprobleem doorschuiven naar woonwijken, zijn absurd.

Ik pleit voor pragmatische oplossingen en denk in de eerste plaats aan overstapparkings.

1229 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- C'est notamment pour cela que j'ai mis en œuvre des projets de réaménagement de façade à façade dans les deux axes. La zone nord-ouest a en effet trop souvent été oubliée dans les projets de rénovation.

Vous serez également contente d'entendre que nous avons créé un park and ride temporaire au début de l'axe de l'avenue Charles-Quint, effectivement peu emprunté. Ceci s'est fait en collaboration avec les deux communes et le centre commercial Basilix, dans l'attente d'un accord avec la Région flamande pour placer un park and ride un peu plus en amont sur son territoire. En attendant, un park and ride existe donc sur le toit du centre commercial.

- *L'incident est clos.*

1233 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

1233 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,**

1233 **concernant la réquisition de bus de la STIB.**

1235 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Des bus de la STIB ont été réquisitionnés dans le cadre de l'évacuation du campement le long du canal, en face du Petit-Château à Bruxelles, où logeaient dans des tentes une centaine de demandeurs d'asile. Ces bus ont été utilisés pour conduire les demandeurs de protection internationale installés sur les quais vers d'autres endroits de logement. L'objectif de l'opération était de démanteler le camp qui s'était installé après l'évacuation du squat du Palais des droits à Schaerbeek.

Dans le cadre du plan d'action opérationnel d'urgence à la suite des différents incendies dans les stations de préméto et de métro, et au risque d'incident grave envers le personnel et la clientèle lié à la présence croissante de personnes en errance et de consommateurs de drogues dures dans les stations de préméto et de métro, il a également été décidé de la mise à disposition de bus de la STIB. Il s'agit de la mise en place d'un transport encadré, de navettes basées sur un horaire et des lieux de prise en charge et de stations à définir au regard de l'importance de la présence de personnes en errance et de toxicomanes sur le réseau. La fréquence proposée dans le plan d'action est de minimum trois fois par jour, avec un transfert d'office à l'ouverture des stations et avant leur fermeture.

Voici deux exemples récents de réquisition des bus de la STIB. On peut comprendre la procédure concernant ces réquisitions et l'obligation d'y donner suite.

Dans quel cadre sont réquisitionnés les bus de la STIB ? Quelle est la procédure spécifique concernant les réquisitions ? Qui l'approuve ? La STIB est-elle obligée d'y répondre favorablement et dans quels délais ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik wil zowel de Keizer Karellaan als de Ninoofsesteenweg grondig laten heraanleggen. Het noordwesten van het Brussels Gewest is al te vaak over het hoofd gezien.*

Het zal u ongetwijfeld verheugen dat we in een tijdelijke overstapparking op de Keizer Karellaan hebben voorzien bij de gewestgrens, op het dak van het winkelcentrum Basilix. Dat gebeurde in samenwerking met de twee betrokken gemeenten en in afwachting van een akkoord met Vlaanderen voor een definitieve overstapparking iets verderop, op Vlaams grondgebied.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

betreffende de vordering van MIVB-bussen.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Voor de ontruiming van het tentenkamp tegenover het Klein Kasteeltje werden MIVB-bussen gevorderd. Die werden gebruikt om asielzoekers naar opvangplaatsen te brengen.*

Daarnaast is in het kader van het noodactieplan als gevolg van verscheidene branden in metrostations en van de aanwezigheid van daklozen en druggebruikers in die stations beslist om minstens drie keer per dag MIVB-bussen ter beschikking te stellen voor personen die zich voor de opening en na de sluiting van de stations moeten verplaatsen.

Binnen welk kader gebeurden die vorderingen van MIVB-bussen? Welke procedure is van toepassing? Wie keurt de vordering goed? Is de MIVB verplicht er positief op te reageren? Binnen welke termijn moet ze reageren?

Hoe vaak en voor welke opdrachten worden er bussen gevorderd? Hoe evolueerde dat sinds 2020? Hoeveel kosten die vorderingen aan de MIVB? Welke invloed hebben ze op het reizigersvervoer?

À quelle fréquence et pour quelles missions sont réquisitionnés les bus de la STIB ? Quelle est l'évolution depuis 2020 ? Combien de bus sont réquisitionnés par an ?

Quel est le coût pour la STIB de la réquisition de ces bus et des chauffeurs ? Quel est l'impact sur la mission de service public qu'est le transport des personnes ?

¹²³⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les demandes de recours aux bus de la STIB peuvent être de deux ordres :

- planification d'urgence : le plan général d'urgence et d'intervention de 2013 de la haute fonctionnaire de l'arrondissement de Bruxelles prévoit, en cas de déclenchement de cette phase d'urgence, la possibilité de demande de bus. Si un bourgmestre ou la haute fonctionnaire décide ce déclenchement, la STIB participe au comité de coordination dans la section D4 « Aide logistique », sans qu'une réquisition soit nécessaire ;

- réquisition pour transporter des demandeurs d'asile et/ou des personnes sans abri.

La réquisition formelle de véhicules est régie par plusieurs arrêtés royaux.

Si elle n'est pas formellement tenue de répondre positivement à une demande de réquisition, la STIB est disposée, en tant que partenaire public régional, à apporter sa contribution aux autorités locales dans ces situations exceptionnelles, pour autant qu'elles le restent, bien entendu.

Les demandes dans le cadre d'une activation de plan d'urgence sont assez rares : moins d'une par an. Ces dernières années, la STIB a reçu des demandes dans le cadre d'une inondation à Saint-Josse et de l'incendie de la fabrique Milcamps à Forest, tous deux survenus en 2017.

Quant à la réquisition dans le cadre du transport de personnes réfugiées ou demandeuses d'asile, la STIB a reçu des demandes en 2022 et 2023.

En 2022, elle a assuré le transport de réfugiés et demandeurs d'asile ukrainiens par des navettes de bus entre la gare du Midi, le Heysel et d'autres sites de prise en charge de ces personnes.

En 2023, les demandes concernaient des interventions rue des Palais à Schaerbeek et quai des Charbonnages à Molenbeek-Saint-Jean, sur ordre de réquisition des bourgmestres de ces communes, envoyé à l'administrateur général de la STIB. Dans les deux cas, aucune phase d'urgence n'avait été déclenchée.

¹²³⁹ De manière générale, toutes demandes confondues, des bus de la STIB sont en moyenne réquisitionnés quatre à cinq fois par an. Ce chiffre est stable depuis 2020.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Bussen van de MIVB kunnen om twee redenen gevorderd worden: wanneer het noodplan wordt geactiveerd en voor het vervoer van asielzoekers of daklozen. De manier waarop de vordering moet gebeuren, is in koninklijk besluiten vastgelegd.*

De MIVB is niet verplicht om op een vordering in te gaan, maar als overheidspartner is de maatschappij bereid om in uitzonderlijke situaties een bijdrage te leveren.

Vorderingen in het kader van een activering van het noodplan zijn er maar zelden: minder dan één keer per jaar. De voorbije jaren kreeg de MIVB aanvragen in het kader van een overstroming in Sint-Joost-ten-Node en van de brand in de Milcampsfabriek in Vorst, beide in 2017.

Voor het vervoer van vluchtelingen of asielzoekers kreeg de MIVB aanvragen in 2022 en 2023.

Er worden gemiddeld vier tot vijf keer per jaar MIVB-bussen gevorderd.

Voor interventies in het kader van het noodplan stuurt de maatschappij nooit een factuur. Gevorderde bussen kan ze wel aan de betrokken overheid factureren. De kost wordt per bus en per dag berekend. Het gaat om iets meer dan 1.000 euro voor

Les interventions effectuées dans le cadre de l'activation de phases d'un plan d'urgence ne sont jamais facturées.

Les réquisitions peuvent, elles, être facturées à l'autorité qui les a demandées. Le coût se calcule par bus et par jour. Il inclut la mise à disposition du chauffeur, l'utilisation du véhicule (bus standard ou articulé) et le kilométrage moyen. Cela représente un peu plus de 1.000 euros par jour pour un bus standard, et presque 1.100 euros pour un bus articulé. Ce montant est calculé sur la base de la convention Assuralia.

La STIB a toutefois décidé de ne pas facturer les réquisitions faites pour les interventions à Schaerbeek et Molenbeek-Saint-Jean cette année.

Les réquisitions, que ce soit dans le cadre du plan d'urgence ou à la demande d'autres autorités, n'ont pas d'impact sur la mission de service public de transport des voyageurs. En effet, le nombre de bus demandés - d'un à cinq - est à chaque fois très faible, et ils sont réquisitionnés pour des durées très réduites : souvent pour un seul jour, parfois un peu plus. Ces réquisitions ont, par ailleurs, généralement lieu en dehors des heures de pointe, donc à des moments où les disponibilités sont plus flexibles.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

concernant les modalités de prise de rendez-vous pour passer le permis de conduire à Bruxelles.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Notre Région compte deux centres d'examen pour obtenir le précieux permis de conduire de catégorie B, l'un rue Colonel Bourg à Schaerbeek et l'autre rue du Labeur à Anderlecht. Une fois le permis théorique réussi et la formation en premiers secours suivie, il reste aux candidats à réussir l'épreuve pratique. J'ai appris avec surprise qu'à l'heure de la généralisation de la prise de rendez-vous en ligne, les modalités d'inscription à cet examen exigent de se rendre en personne dans ces centres et que les rendez-vous par e-mail et par téléphone sont désormais impossibles.

Pour le centre de Schaerbeek, les heures d'ouverture pour la prise de rendez-vous pour l'examen pratique sont fixées de 7h30 à 12h00 et de 13h30 à 16h00. Le lien vers le centre d'examen d'Anderlecht n'est pas actif sur le site de Bruxelles Mobilité. Cependant, le répondeur du centre d'appels précise que le centre est ouvert de 7h15 à 17h00, mais qu'il n'est pas garanti que le guichet de prise de rendez-vous pour les permis pratiques soit accessible pendant toute la journée sans interruption.

Je suis assez étonné par l'impossibilité de pouvoir prendre rendez-vous via un formulaire d'inscription en ligne, par le

een standaardbus en 1.100 euro voor een gelede bus. De MIVB besliste echter om voor het vervoer van asielzoekers eerder dit jaar geen factuur te sturen.

De vordering van bussen heeft geen invloed op het reizigersvervoer. Gewoonlijk worden één tot vijf bussen gevorderd gedurende een zeer korte tijdspanne, namelijk één dag. Bovendien worden de bussen gewoonlijk buiten de piekuren ingezet.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende de modaliteiten voor het maken van een afspraak voor een rijexamen in Brussel.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Er zijn in het Brussels Gewest twee centra waar je een examen kan afleggen om je rijbewijs te behalen, namelijk in Schaerbeek en in Anderlecht. Tot mijn verbazing is het niet mogelijk om online of telefonisch in te schrijven voor een examen. Je moet daarvoor ter plaatse gaan.*

Beide centra zijn uitsluitend tijdens de werkuren geopend. Voor veel mensen is het echter onmogelijk om tijdens een werkdag ter plaatse te gaan. De link naar het examencentrum van Anderlecht op de website van Brussel Mobiliteit werkt overigens niet.

Klopt het dat wie een examen voor een rijbewijs B wil afleggen, zich in het examencentrum zelf moet inschrijven? Zo ja, hoe rechtvaardigt u dat?

Waarom kunnen kandidaten niet online inschrijven?

caractère incomplet de ces informations et par cette obligation de se rendre impérativement sur place à des horaires qui ne sont sans doute pas évidents pour tout le monde, de surcroît dans des lieux excentrés.

Confirmez-vous l'obligation pour les candidats au permis de conduire B de se rendre en personne dans les centres d'examen afin d'y prendre rendez-vous pour l'examen pratique ? Dans l'affirmative, comment cette décision est-elle justifiée ?

Pourquoi n'est-il pas proposé aux candidats un formulaire de demande de contact en ligne, comme cela existe notamment en Région wallonne ?

Dans notre Région, quel est le délai moyen d'attente pour un candidat au permis de conduire B entre la réussite de l'examen théorique et le jour de l'examen pratique ? Ce délai d'attente est-il plus ou moins important en Région bruxelloise que dans les deux autres Régions ? Comment, le cas échéant, expliquez-vous ces différences de délai ?

Une enquête de satisfaction des nouveaux détenteurs d'un permis de catégorie B est-elle menée afin d'identifier les améliorations à apporter à la formation des candidats ?

Avez-vous évalué la qualité des informations actuellement accessibles au public sur internet ? Des adaptations sont-elles prévues ? Dans l'affirmative, lesquelles et dans quel délai seront-elles apportées ?

¹²⁴⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En effet, les candidats au permis B qui ont choisi la filière libre doivent prendre rendez-vous pour leur examen pratique en se déplaçant en personne. Cette solution est un choix des centres d'examen. La prise de rendez-vous en ligne est par ailleurs possible pour les examens où l'absence d'un candidat a moins de conséquences, c'est-à-dire pour l'examen théorique et le test de perception des risques.

En effet, l'absence d'un candidat administrativement en ordre à l'examen pratique bloque un examinateur durant une heure, pénalise le centre et ralentit tous les candidats suivants sur la liste d'attente. C'est pour lutter contre ce phénomène que les centres ont opté pour la prise de rendez-vous en personne.

Les questions soulevées par cette décision sont compréhensibles. C'est pourquoi un audit des centres d'examen du permis de conduire est en cours, qui devrait prochainement livrer de premiers résultats. L'un des objectifs de cette démarche est de permettre une meilleure gestion des rendez-vous, en faisant baisser le nombre d'annulations causées par l'absence du candidat ou par l'absence de l'un ou l'autre document.

Cet audit devrait permettre de déterminer si des solutions comme le prépaiement en ligne des examens ne garantiraient pas le même résultat, avec des modalités plus souples pour les candidats.

Wat is in Brussel de gemiddelde wachttijd tussen het theoretische en het praktische rijexamen? Is die langer of korter dan in de andere gewesten? Als er een verschil is, hoe verklaart u dat dan?

Krijgt wie zijn rijbewijs B behaalt een vragenlijst over wat beter kan tijdens de rijopleiding?

Evalueerde u de kwaliteit van de informatie op het internet? Komen er aanpassingen? Zo ja, welke en wanneer?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Wie met vrije begeleiding leerde rijden, moet inderdaad ter plaatse een afspraak maken voor het praktijkexamen. Dat is een keuze van de examencentra. Voor het theoretische rijexamen en de risicoperceptietest is online inschrijven wel mogelijk.*

Als een kandidaat onverwachts niet komt opdagen, kan een examiner gedurende een uur niets anders doen, terwijl er nog andere kandidaten op de wachtlijst staan om een examen af te leggen. Om dat probleem tegen te gaan, hebben de examencentra besloten dat kandidaten ter plaatse moeten komen om een afspraak te maken.

De beslissing roept evenwel vragen op. Er loopt een doorlichting bij de examencentra, waarvan ik de resultaten binnenkort verwacht. Een van de doelstellingen is een beter afsprakenbeheer om annulaties te voorkomen. Een van de oplossingen die wordt overwogen, is dat wie online een afspraak voor een examen boekt, daar meteen voor moet betalen.

De doorlichting is gericht op de werking van de examencentra en gaat niet gepaard met een tevredenheidsenquête, maar ik veronderstel dat kandidaten de eenvoudigste manier om in te schrijven verkiezen.

Over de gemiddelde wachttijd tussen het theoretische en het praktische rijexamen worden geen gegevens bijgehouden,

L'audit est avant tout axé sur le fonctionnement des centres et ne prévoit pas d'enquête de satisfaction. On peut toutefois se douter que pour les candidats, c'est « au plus simple au mieux » et qu'ils privilégieront les options qui leur évitent de se rendre sur place. J'espère pouvoir vous informer de l'existence d'autres choix dans le futur.

Concernant le délai moyen entre la réussite des examens théorique et pratique, cette donnée n'est pas calculée, car le nombre de facteurs entrant en jeu - type de filière choisie, examen passé dans une autre Région, renonciation à passer le permis, échecs aux examens, etc. - la rend peu pertinente.

Le problème du lien qui n'était plus actif sur le site web de Bruxelles Mobilité est résolu.

1251 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Ma question aura eu le mérite d'accélérer la mise à jour du site internet. Je m'y attendais et il est bon que certains problèmes soient directement relayés à Bruxelles Mobilité.

1251 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les questions parlementaires ont toujours un impact, même s'il n'est pas toujours visible. C'est une manière d'attirer l'attention des ministres sur des changements à apporter et de nous mettre un peu sous pression.

1251 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Cela montre que nous ne brassons pas que du vent.

(Sourires)

Pour le permis B, ai-je bien compris que seuls les candidats qui suivent la filière libre doivent prendre rendez-vous sur place ?

(Assentiment de la ministre Van den Brandt)

J'entends les raisons avancées pour justifier la prise de rendez-vous sur place, mais elles ne me convainquent pas. La contrainte de se rendre sur place est un peu archaïque en regard des outils dont nous disposons aujourd'hui.

Vous dites que la procédure évoluera prochainement. J'espère que ce sera le cas. À cet effet, nous pourrions prendre exemple sur ce qui se fait en Wallonie, où les personnes concernées sont contactées par l'administration après avoir rempli un formulaire. À partir du moment où quelqu'un remplit un formulaire et où son dossier est complet, cette option devrait être envisageable.

Les démarches doivent vraiment être facilitées et, par la même occasion, le travail quotidien du personnel de ces centres, qui assure l'accueil et le suivi des dossiers.

- *L'incident est clos.*

1261 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

aangezien daarin zoveel factoren een rol kunnen spelen dat die informatie irrelevant is.

Het probleem met de link op de website van Brussel Mobiliteit is opgelost.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Het is alvast een goede zaak dat u het probleem met die link in reactie op mijn vraag aan Brussel Mobiliteit meldde.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Parlementaire vragen hebben altijd een impact, ook al valt dat niet altijd meteen op.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *We verkopen dus wel degelijk geen gebakken lucht.*

(Glimlachjes)

Alleen kandidaten die met vrije begeleiding leren rijden, moeten dus ter plaatse een afspraak maken voor het praktische rijexamen?

(Instemming van minister Van den Brandt)

Ik begrijp waarom dat wordt gedaan, maar overtuigd ben ik niet. Het is ouderwets. U zegt dat daar verandering in zal komen en ik hoop dat dat inderdaad gebeurt. Eenvoudigere inschrijvingsprocedures zijn niet alleen positief voor de kandidaten, maar ook voor het personeel van de examen centra.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

1261 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,

1261 concernant l'éventuel non-respect de la LEZ par la STIB à partir de 2025.

1263 Mme Aurélie Czekalski (MR).- La mise en œuvre de la zone de basses émissions (LEZ), avec pour conséquence l'accélération de l'électrification du parc de bus de la STIB, est un sujet régulièrement abordé au sein de cette commission. Or, il apparaît, au regard des dernières informations en ma possession, que la STIB ne respectera pas la LEZ à partir du 1er janvier 2025. Deux raisons principales sont avancées pour l'expliquer.

Premièrement, il importe de signaler les retards dans le cadre du site de Schaerbeek-Formation et la demande de permis d'urbanisme relative au dépôt provisoire de bus. Plusieurs réunions ont eu lieu avec la STIB, Bruxelles Propreté et citydev.brussels quant à l'urbanisation du site de Schaerbeek-Formation. Toutefois, vu les exigences de l'autorité propriétaire du site et le fait que la STIB et Bruxelles Propreté devaient revoir leurs ambitions, il n'a pas été possible à la STIB d'introduire une demande de permis. Dans le meilleur des cas, une telle demande pourra être introduite en mai 2023. Cependant, il demeure des incertitudes quant à la possibilité de disposer d'un droit réel sur ce terrain à cette date, ce qui hypothèque la réalisation de ce projet.

Deuxièmement, le site Marly phase 2, essentiel pour l'accélération de l'électrification de la flotte de bus, prend également du retard. Au moment de la rédaction de cette question, la STIB n'avait toujours pas reçu ni permis d'urbanisme ni permis d'environnement. Par conséquent, elle recevra une série de bus électriques en 2024 qu'il lui sera incapable de garer, entretenir, recharger, etc. Cela aura un réel impact sur l'offre, car, au 1er janvier 2025, les bus à moteur Euro 5 ne pourront plus circuler.

Ces différents retards ont un effet réel sur les plannings de la STIB et ils ne pourront être comblés. Dès lors, la STIB devra, soit exploiter les bus Euro 5 pour le dépôt Marly phase 2 et des bus hybrides pour Schaerbeek-Formation au-delà des échéances, soit diminuer l'offre, faute de matériel nécessaire.

Le 28 mars dernier, jour de la dernière réunion de la commission de la Mobilité, à l'ordre du jour de laquelle cette question orale était inscrite, nous apprenions que la STIB avait passé commande pour 70 bus articulés électriques EvoBus. Leur livraison est prévue à partir de 2024. La STIB poursuit ainsi l'extension et l'électrification de sa flotte. Ces bus remplaceront les bus Euro 5.

Gouverner c'est prévoir. Plusieurs grains de sable sont venus se glisser dans les rouages de l'électrification du parc de bus de la STIB, ce qui a pour conséquence qu'elle ne respectera pas la LEZ.

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

betreffende de mogelijke niet-naleving door de MIVB van de lage-emissiezone vanaf 2025.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- De invoering van de lage-emissiezone (LEZ) heeft tot gevolg dat de MIVB sneller overschakelt op elektrische bussen. Volgens recente informatie zal de MIVB de LEZ echter vanaf 1 januari 2025 niet meer kunnen naleven. Dat heeft twee belangrijke redenen.

Eerst en vooral is er vertraging bij de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning voor een voorlopige remise op het terrein van Schaerbeek-Vorming. In het beste geval zal de aanvraag in mei 2023 plaatsvinden.

Ten tweede is er ook vertraging met fase 2 van het gebouw op het Marlyterrein, dat onmisbaar is voor de elektrificatie van de busvloot. Bij het opstellen van mijn vraag was er nog altijd geen stedenbouwkundige vergunning of milieuvergunning. Daardoor krijgt de MIVB in 2024 elektrische bussen die ze niet kan parkeren, onderhouden en opladen.

Het gevolg is dat de MIVB vanaf 1 januari 2025 ofwel bussen met euronorm 4-motoren en hybride bussen moet blijven gebruiken, ook al zijn die vanaf dan verboden, ofwel haar aanbod terug moet schroeven.

Op 28 maart viel te horen dat de MIVB bij EvoBus 70 gelede bussen heeft besteld. Die worden vanaf 2024 geleverd ter vervanging van de bussen die beantwoorden aan euronorm 5.

¹²⁶⁵ Mes collègues du groupe MR et moi-même avons à plusieurs reprises attiré l'attention sur le calendrier et les impacts liés à la LEZ. Des conséquences pas seulement pour la STIB mais pour tout le monde : services publics et citoyens. Le groupe MR avait proposé d'ailleurs un moratoire quant à la LEZ, mais le débat n'a toujours pas pu avoir lieu.

Nous faisons ici face à une défaillance de la Région bruxelloise vis-à-vis de la STIB, car les permis ne sont pas délivrés dans les temps. Dès lors, une exception sera faite pour la STIB alors que l'ensemble des véhicules privés roulant avec la norme Euro 5 seront interdits à partir de 2025. Cette exception pour la STIB pose question, car elle crée une disparité de traitement entre les différents usagers de la route. Pour quelles raisons et sur quelles bases seraient justifiées cette exception pour la STIB et pas pour l'ensemble des automobilistes ?

Où en est la STIB dans le cadre de l'électrification du parc de bus ? Quelles sont les raisons de ce retard et quelles pistes sont mises en place pour le résorber ? Quel est le coût financier de ces retards pour la STIB ?

À la vue des éléments évoqués ci-dessus, quel choix sera effectué par la STIB quant à son parc de bus : ne pas respecter la LEZ ou diminuer son offre ? Quelles pistes sont à l'étude au sein de la STIB à cet effet ?

Le gouvernement bruxellois impose des restrictions à la STIB et ne permet pas à cette dernière de les respecter à cause de son inaptitude à avoir les accords fonciers nécessaires. Dès lors, pour quelles raisons le gouvernement bruxellois ne reporte-t-il pas pour tout le monde certaines échéances de la LEZ ?

¹²⁶⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En 2018, la Belgique a enregistré 7.400 décès prématurés dus à l'exposition aux particules fines, 1.200 décès prématurés dus à l'exposition au dioxyde d'azote (NO₂) et 350 décès prématurés dus à l'exposition à l'ozone.

Les premiers résultats de l'introduction de la zone de basses émissions (LEZ) sont encourageants. En trois ans seulement, le nombre de vieux véhicules diesel en circulation a considérablement diminué et les émissions d'oxyde d'azote et de particules PM_{2,5} ont baissé de respectivement 21 % et 26 %.

À plus long terme, dans le contexte de l'élimination progressive des moteurs à combustion interne, la décarbonisation des transports, combinée à l'objectif de transfert modal de Good Move, devrait, selon une étude d'impact sur la santé des Bruxellois publiée en 2021 par Bruxelles Environnement, permettre d'éviter entre 100 et 110 décès prématurés par an d'ici à 2030, de réduire de 25 % le nombre de maladies dues à l'exposition au NO₂ et d'économiser entre 100 et 350 millions d'euros en dépenses de soins de santé.

L'attribution du marché pour le remplacement des bus Euro 5 de la flotte de la STIB est imminente. Les plannings de livraison auxquels se sont engagés les soumissionnaires en lice

Mijn partijgenoten en ikzelf hebben al meermaals op de gevolgen van de LEZ gewezen en voorgesteld om de normen tijdelijk niet te verstrengen.

Het Brussels Gewest schiet tekort, want de vergunningen voor de MIVB worden niet tijdig verleend. Hoe verklaart u dat aan de MIVB een uitzondering zal worden toegestaan, terwijl privéauto's met euronorm 5 vanaf 2025 de LEZ niet meer in mogen?

Hoever staat de MIVB met de elektrificatie van haar busvloot? Hoeveel kost de vertraging?

Wat gaat de MIVB uiteindelijk doen: geen rekening houden met de LEZ-normen of haar aanbod terugschroeven? Waarom stelt de regering de verscherping van de LEZ-normen niet voor iedereen uit?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De eerste resultaten van de invoering van de LEZ zijn bemoedigend. Het aantal oude dieselveertuigen is in drie jaar tijd aanzienlijk gedaald en de uitstoot van stikstofdioxide en PM 2,5-deeltjes nam af met respectievelijk 21% en 26%.*

Tegen 2030 voorkomen we op die manier jaarlijks 100 tot 110 vroegtijdige sterfgevallen en 25% van de ziektes die het gevolg zijn van blootstelling aan stikstofdioxide, wat een besparing van 100 tot 350 miljoen euro in de gezondheidszorg oplevert.

De aanbesteding voor de vervanging van euronorm 5-bussen is voor binnenkort. Ze moeten op tijd geleverd worden, zodat de MIVB ze na de verstrenging van de LEZ op 1 januari 2025 kan inzetten.

Om de nieuwe bussen te stallen en te onderhouden, heeft de MIVB de bouw van een nieuwe remise naast het huidige gebouw op het Marlyterrein toegewezen. De stedenbouwkundige vergunning en de milieuvergunning zijn dit jaar verleend.

De nieuwe gelede bussen worden vanaf begin 2024 op vier lijnen ingezet. Alle vergunningen zijn aangevraagd en twee ervan zijn ook al verleend.

sont alignés sur l'entrée en vigueur du prochain seuil de la LEZ, prévu le 1er janvier 2025.

Pour accueillir ces nouveaux bus et en assurer l'entretien, la STIB a également attribué le marché de construction d'un nouveau dépôt sur l'avenue du Tyras, à côté du site Marly existant. Le permis d'urbanisme pour ce dépôt a été obtenu au début de cette année et le permis d'environnement a été délivré à la mi-mars. La STIB mettra tout en œuvre pour rattraper le retard subi dans la délivrance des permis, de façon à pouvoir accueillir les bus dont la mise en service est prévue en 2024.

Ces nouveaux bus articulés seront utilisés sur quatre lignes, dont les terminus seront également adaptés à partir de début 2024 pour pouvoir accueillir cette nouvelle génération de véhicules. Toutes les demandes de permis d'urbanisme requises ont été introduites et deux d'entre elles ont déjà abouti.

En ce qui concerne les étapes suivantes du programme d'électrification, la STIB avait effectivement, en 2020, souligné l'urgence de disposer du foncier de Schaerbeek-Formation pour y construire un dépôt temporaire.

¹²⁶⁹ Ce dépôt est nécessaire pour accueillir les bus thermiques pendant la conversion des dépôts existants à la propulsion électrique. Il constitue donc un maillon essentiel dans le programme d'électrification de la flotte de bus. Les plans du projet, développés par la STIB, sont prêts depuis le milieu de l'année 2022. La STIB ne dispose cependant pas encore du bien foncier nécessaire à la construction de ce dépôt temporaire.

Parallèlement, la STIB prépare les dossiers techniques et d'urbanisme pour la conversion à la propulsion électrique de ses dépôts existants, afin de pouvoir entamer le remplacement des bus Euro 6 à partir de 2027 et des bus hybrides lorsque ceux-ci arriveront en fin de vie. À défaut de dépôt temporaire, ce programme sera impossible à réaliser. Celui-ci dépend donc de la mise à disposition du bien foncier de Schaerbeek-Formation.

Tout est fait pour respecter la zone de basses émissions (LEZ) et le cadre législatif qui va de pair. Cependant, comme vous le verrez sur le site lez.brussels, toute infraction entraîne une amende qui s'élève à 350 euros par véhicule, avec un maximum de quatre amendes par véhicule par an. Étant donné que 52 bus sont concernés, le coût financier en cas de retard serait de quelque 73.000 euros par an. Je le répète, le but n'est pas de payer ces amendes, mais de respecter le cadre législatif. Le dépôt temporaire doit donc pouvoir se réaliser sur le site de Schaerbeek-Formation, afin de respecter le calendrier prévu. Tout le monde s'efforce d'atteindre cet objectif.

¹²⁷¹ **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Nous sommes tous bien conscients que les enquêtes, les marchés publics, les délais de réponse, de mise en œuvre, etc. prennent du temps, mais il convient de tout mettre en œuvre pour réduire ces délais. Les dépôts et les terminus doivent être équipés de bornes de recharge pour les batteries, ce qui ne peut se faire d'un claquement de doigt. Dès lors, j'entends bien que la STIB ne payera pas

De nieuwe remise op het terrein van Schaarbeek-Vorming moet er komen om bussen met een verbrandingsmotor tijdelijk in onder te brengen terwijl de huidige remises worden aangepast voor elektrische bussen.

De MIVB bereidt ook de technische en stedenbouwkundige dossiers door om haar bestaande remises om te bouwen, zodat ze vanaf 2027 bussen met euronorm 6 en hybride bussen kan vervangen.

Alles wordt in het werk gesteld om de LEZ-normen te respecteren. Overtredingen van de LEZ kosten 350 euro, met een jaarlijks maximum van vier overtredingen per voertuig. Het gaat om 52 bussen, wat zou neerkomen op 73.000 euro per jaar, al blijft het de bedoeling om geen boetes te betalen.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *We weten wel dat onderzoeken, openbare aanbestedingen en dergelijke tijdrovend zijn, maar we moeten alles in het werk stellen om de termijnen redelijk te houden. Remises en eindhaltes moeten laadinfrastructuur krijgen en dat kan niet van vandaag op morgen. Ik begrijp daarom dat de MIVB zelf geen boetes zal*

d'amendes pour le non-respect des normes. Toutefois, je ne vois pas d'issue à cette problématique et je me demande comment vous allez expliquer aux Bruxellois cette différence de traitement concernant le respect de la zone de basses émissions.

Quoi qu'il en soit, le gouvernement bruxellois a souvent l'art de mettre la charrue avant les bœufs. On en voit encore les conséquences aujourd'hui, à savoir des retards et des délais impossibles à respecter, mais qu'on impose néanmoins aux citoyens.

Votre réponse me laisse donc sur ma faim.

- *L'incident est clos.*

1279 **QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN**

1279 **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,**

1279 **concernant la gratuité des transports en commun pour les accompagnateurs de personnes en situation de handicap.**

1281 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Nous apprenons que la STIB a instauré sur son réseau la gratuité pour les accompagnateurs de personnes en situation de handicap. Cette mesure, qui était déjà en vigueur sur le réseau de la SNCB, du TEC et de De Lijn, l'est désormais sur le réseau de la STIB. C'est une bonne chose pour les Bruxellois et Bruxelloises qui viennent en aide aux personnes à mobilité réduite.

Si la STIB fait déjà des efforts pour permettre aux voyageurs en situation de handicap de prendre les transports en commun, notamment en améliorant l'accès à ses infrastructures et ses véhicules, il manquait ce soutien aux accompagnateurs.

La carte « accompagnateur gratuit » est délivrée par la SNCB et, une fois en sa possession, la personne doit se rendre dans une Bootik de la STIB pour que l'agent intègre les données. Cependant, la carte n'est pas adaptée tout de suite, puisqu'il faut attendre cinq jours avant de la présenter devant un automate de vente ou un valideur dans le métro. Ce n'est qu'après ces démarches fastidieuses que la personne en situation de handicap pourra circuler gratuitement avec son accompagnateur.

Depuis quand la gratuité a-t-elle été instaurée pour les accompagnateurs de personnes en situation de handicap ?

Combien de Bruxellois et Bruxelloises bénéficient-ils actuellement de cette mesure ? Avez-vous une idée du nombre de personnes qui sont concernées par cette mesure à Bruxelles ?

betalen, maar hoe legt u aan de Brusselaar uit dat hij die wel moet betalen?

De Brusselse regering slaagt er vaak in om het paard achter de wagen te spannen, met alle gevolgen van dien.

- Het incident is gesloten.

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 gratis openbaar vervoer voor begeleiders van personen met een handicap.

De heer Jamal Ikazban (PS) (*in het Frans*).- *De MIVB laat nu ook begeleiders van personen met een handicap gratis reizen op het net. Bij de NMBS, de TEC en De Lijn was dat al mogelijk.*

Zo'n begeleiderskaart wordt verstrekt door de NMBS. De rechthebbende moet naar een Bootik van de MIVB om zo'n kaart te laten maken. Vervolgens duurt het nog vijf dagen voor de kaart werkt. Het kost dus heel wat rompslomp.

Sinds wanneer reizen begeleiders van personen met een handicap gratis? Hoeveel Brusselaars maken van die mogelijkheid gebruik?

Komt er een campagne om de regeling onder de aandacht te brengen? Vragen de gehandicaptenverenigingen daarom?

Waarom is er een kaart van de NMBS nodig?

Kan iedereen die een persoon met een handicap begeleidt, zo'n kaart krijgen, of enkel een officiële begeleider?

Waarom is de kaart maar vijf jaar geldig? Handicaps zijn vaak voor het leven. Overweegt u een vereenvoudiging van de aanvraagprocedure?

Une campagne de communication est-elle prévue pour la faire connaître ? Les associations d'aide aux personnes en situation de handicap sont-elles parties prenantes de cette communication ?

Pourquoi cette demande nécessite-t-elle une carte de la SNCB ?

Pouvez-vous me confirmer que cette carte est valable pour toute personne accompagnant la personne en situation de handicap, et pas nécessairement pour un accompagnateur attitré ?

Pourquoi la durée de validité de la carte n'est-elle que de cinq ans, alors que souvent, le handicap est à vie ? Envisagez-vous de faciliter les procédures d'obtention de cette carte ?

¹²⁸³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Les personnes porteuses de handicap ont la possibilité de demander une carte « accompagnateur gratuit ». Ce titre de transport est chargé sur leur carte Mobib et leur permet de voyager accompagnées de la personne de leur choix, sans coût supplémentaire. La STIB, comme la TEC et De Lijn, ont décidé, il y a une dizaine d'années, de reconnaître la carte accompagnateur gratuit délivrée depuis très longtemps par la SNCB. Il ne s'agit donc pas d'une nouveauté.

En 2022, 1.126 personnes disposaient d'un titre accompagnateur gratuit de la STIB. La STIB ne dispose toutefois pas des données lui permettant de connaître le nombre de personnes potentiellement concernées à Bruxelles.

La STIB ne prévoit pas de campagne spécifique pour promouvoir ce titre de transport, les différents titres de transport de la STIB étant repris sur son site internet. Par ailleurs, outre sa page dédiée aux tarifs, la STIB a créé une page spécifiquement dédiée à l'accessibilité, rassemblant une série d'informations utiles à destination de ce public spécifique : disponibilité des escalateurs et ascenseurs, service TaxiBus, titres de transport spécifiques ou encore accessibilité des arrêts de surface. La STIB est également en concertation permanente avec le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles afin, notamment, de piloter le plan stratégique de mise en accessibilité de la STIB et de recueillir les besoins des utilisateurs du réseau.

Pour pouvoir faire usage de cet avantage sur le réseau de la STIB, notamment dans les stations de métro équipées de portillons, il est nécessaire de charger un titre STIB accompagnateur gratuit sur la carte Mobib de la personne atteinte d'un handicap. Ce titre a une durée de trois ans et est reconduit automatiquement, sauf dans le cas où une date de fin de validité est indiquée sur la carte délivrée par la SNCB. Le cas échéant, la STIB reprend cette même date de fin de validité. La STIB se base donc sur la validité indiquée sur la carte de la SNCB.

¹²⁸⁵ En concertation avec les autres opérateurs - le TEC, De Lijn et la SNCB -, la STIB étudie par ailleurs la possibilité de simplifier les procédures pour l'obtention d'une carte accompagnateur gratuit sur son réseau.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *Personen met een handicap kunnen een vervoersbewijs aanvragen waarmee hun begeleider gratis reist. Dat wordt op hun Mobibkaart geladen en biedt hun de mogelijkheid om zonder bijkomende kosten te reizen in het gezelschap van een persoon naar keuze. De MIVB besliste tien jaar geleden om de begeleiderskaart van de NMBS te erkennen.*

In 2022 hadden 1.126 personen een begeleiderskaart van de MIVB. De MIVB beschikt echter niet over gegevens om uit te maken hoeveel mensen er mogelijk bij betrokken zouden kunnen zijn.

De MIVB plant geen campagne om de begeleiderskaart te promoten. Alle nodige informatie is immers op haar website te vinden.

Om het gratis vervoersbewijs voor begeleiders op het MIVB-net te kunnen gebruiken, moet de persoon met een handicap het op zijn Mobibkaart laden. Het is drie jaar geldig en wordt automatisch vernieuwd, tenzij het om een NMBS-kaart met een geldigheidsdatum gaat. In dat geval hanteert de MIVB dezelfde geldigheidstermijn.

Samen met de andere vervoersmaatschappijen bekijkt de MIVB overigens of het mogelijk is om de aanvraagprocedure voor de begeleiderskaart te vereenvoudigen.

1287 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Vous n'avez pas répondu au sujet du délai de cinq jours, mais je prends note que la STIB étudie la possibilité de simplifier l'adaptation de la carte. C'est aussi la demande du Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab).

Je voudrais insister sur la campagne d'information, ou plutôt sur son absence. Je comprends vos arguments, mais je pense tout de même que l'on ne peut négliger cet aspect, car tous les citoyens n'ont pas un accès égal à l'information et à l'outil numérique. De plus, la STIB trouverait avantage à montrer une image plus inclusive et à informer les gens qui, s'ils ne sont pas porteurs de handicap, pourraient demain se trouver en situation d'accompagnateurs.

1287 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Concernant les trois ans - vous avez parlé de trois jours, mais je pense que vous vouliez dire trois ans -, nous nous alignons sur la SNCB et nous respectons le même délai.

1287 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Je parlais plutôt des cinq jours pour que la carte soit adaptée et puisse être présentée à un automate.

1287 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- J'imagine qu'il y a une raison technique à cela. Je vais me renseigner.

- *L'incident est clos.*

1297 **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

1297 **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,**

1297 **concernant le pont Fraiteur, l'étude de mobilité et la concertation avec les communes et les citoyens.**

1299 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Le 18 octobre dernier, je vous interrogeais sur l'évaluation de la fermeture partielle du pont Fraiteur à la circulation automobile et la gestion de la mobilité dans le cadre du chantier de la rue des Pêcheries. Cette question faisait suite à une précédente développée au sein de notre commission le 7 décembre 2021 et portant sur la réouverture du pont Fraiteur à la circulation automobile dans les deux sens. Pour les rétroactes, je renvoie donc les personnes intéressées aux comptes rendus de ces deux réunions.

La fermeture du pont à la circulation automobile entre la Plaine et le cimetière d'Ixelles a ses partisans et ses adversaires. Elle offre, d'un côté, plus de place aux transports publics, cyclistes et piétons, y compris aux personnes à mobilité réduite. Elle génère, de l'autre, des reports de charge et des embarras de circulation dans le quartier, qui sont amplifiés par le chantier de la rue des Pêcheries. Des rues calmes et résidentielles deviennent aujourd'hui des itinéraires alternatifs, au grand dam des riverains.

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- *Op mijn vraag over de wachttijd van vijf dagen hebt u niet geantwoord.*

Een informatiecampagne lijkt mij geen overbodige luxe, aangezien niet alle Brusselaars even goed met een computer overweg kunnen. Het zou voor de MIVB overigens een goede zaak zijn als ze een inclusiever imago kan uitdragen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Voor die termijn van drie jaar volgt de MIVB het voorbeeld van de NMBS.*

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- *Ik had het ook over de vijf dagen wachttijd voordat de kaart gebruiksklaar is.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Vermoedelijk is dat om technische redenen. Ik vraag het na.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

betreffende de mobiliteitsstudie en het overleg met de gemeenten en de burgers over de Fraiteurbrug.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *De gedeeltelijke sluiting van de Fraiteurbrug voor autoverkeer heeft voor- en tegenstanders. Er komt meer ruimte voor het openbaar vervoer en de zwakke weggebruikers, maar de drukte in de buurt is wel toegenomen door het sluipverkeer.*

Op mijn vraag van 7 december 2021 zei u dat Brussel Mobiliteit andere opties zou laten bestuderen, samen met de gemeenten Elsene, Watermaal-Bosvoorde en Oudergem.

Op 18 oktober 2022 zei u dat de aanbestedingsprocedure voor de mobiliteitsstudie afgerond was, dat er een startvergadering gepland was en dat de opmerkingen van de drie gemeenten in het definitieve bestek verwerkt waren.

Lors de mes différentes interventions sur ce dossier, j'ai insisté sur l'absolue nécessité d'objectiver, de se concerter et d'évaluer.

En réponse à ma question du 7 décembre 2021, vous indiquiez ne pas être favorable à un retour à la situation antérieure, mais envisagiez d'autres options qui devaient faire l'objet d'une étude de mobilité supplémentaire lancée par Bruxelles Mobilité. Le comité d'accompagnement de cette étude devait ensuite réunir les trois communes concernées, à savoir Ixelles, Watermael-Boitsfort et Auderghem. De plus, cette étude devait comprendre un volet participatif.

En réponse à ma question du 18 octobre 2022, soit dix mois plus tard, vous me précisiez que la procédure de marché relative à l'étude de mobilité venait de se clôturer, que la réunion de démarrage était prévue début octobre 2022, que le projet de cahier des charges avait été transmis aux trois communes précitées pour avis et que leurs remarques avaient été intégrées dans le cahier des charges final. Par ailleurs, vous ajoutiez que cette étude comprenait deux volets : l'évaluation des impacts de la mise à sens unique du pont Fraiteur et l'apaisement du quartier de la rue des Pêcheries à Auderghem et Watermael-Boitsfort.

¹³⁰¹ Quand a eu lieu la réunion de démarrage relative à l'étude de mobilité ? Quant au comité d'accompagnement de l'étude, à combien de reprises et à quelles dates s'est-il réuni ? Quelle en est la composition ?

Qu'en est-il de la concertation citoyenne ? Comment s'organise-t-elle ?

Où en est-on dans cette étude de mobilité ? Quelles sont les étapes à venir ? Quand sera-t-elle terminée ?

Des scénarios alternatifs de mobilité sont-ils déjà sur la table ? Dans l'affirmative, quels sont-ils ?

En attendant les résultats de ces étude et concertation, quelles mesures sont-elles prises pour préserver au maximum les quartiers résidentiels du trafic de transit ?

¹³⁰³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La réunion de démarrage de l'étude a eu lieu le 20 octobre 2022. Le comité d'accompagnement regroupe :

- les services et échevins de la mobilité des communes d'Auderghem, Ixelles et Watermael-Boitsfort ;

- la STIB ;

- la direction « mobilité et sécurité routière » de Bruxelles Mobilité et le Brussels Mobility Center ;

- mon cabinet ;

- et le bureau d'études Tridée, chargé de l'étude.

Wanneer heeft de startvergadering voor de mobiliteitsstudie plaatsgevonden? Hoe vaak is het begeleidingscomité al bijeengekomen? Wie maakt er deel van uit?

Hoe wordt de burgerbevraging georganiseerd?

Wat is de stand van zaken in de mobiliteitsstudie?

Liggen er al alternatieve plannen op tafel?

Wat wordt er in afwachting gedaan om de woonwijken te vrijwaren van doorgaand verkeer?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De startvergadering vond plaats op 20 oktober 2022. Het begeleidingscomité bestaat uit de diensten en schepenen voor Mobiliteit van de betrokken gemeenten, de MIVB, Brussel Mobiliteit, mijn kabinet en het adviesbureau Tridée.*

De volgende vergadering is gepland voor volgende week. Intussen is er een bevraging geweest, met de goedkeuring van Oudergem en Watermaal-Bosvoorde. Het adviesbureau bestudeert intussen de technische kant.

De bewonersvergadering vond plaats en werd gevolgd door een bezoek ter plaatse op 25 januari. Naast de bewoners waren ook vertegenwoordigers van het gewest, de gemeenten en de politie aanwezig.

Ce comité s'est jusqu'à présent réuni une fois, pour la réunion de démarrage. La deuxième réunion a pour ordre du jour l'état des lieux et les premières propositions de scénarios, et est planifiée pour la semaine prochaine. La première phase de la concertation citoyenne a eu lieu entre-temps, après validation par les collègues des communes d'Auderghem et Watermael-Boitsfort, ce qui a rallongé les délais prévus, et le bureau d'études avance sur les aspects techniques.

La concertation citoyenne est organisée en étroite collaboration avec les échevins et services des communes d'Auderghem et Watermael-Boitsfort. Cette phase de diagnostic a pris la forme d'un atelier de consultation citoyenne qui a eu lieu sur place, dans la salle de la Houlette, suivie d'une visite sur terrain le 25 janvier 2023 à partir de 18h. Cette réunion a rassemblé des représentants de la Région, des communes concernées, de la zone de police et des associations de riverains ou comités de quartier, ces derniers ayant été renseignés par les communes concernées.

Pour la deuxième phase, qui porte sur les propositions, il est prévu d'organiser un moment de consultation citoyenne de plus grande ampleur, avec un ou plusieurs ateliers, des moments d'échanges et de discussions autour des résultats du diagnostic et des propositions concrètes et validées pour améliorer la situation. L'atelier sera ouvert au plus grand nombre et dédoublé en fonction du nombre de participants inscrits. Pour la bonne réussite de cette large consultation, une stratégie de communication grand public est nécessaire, avec dépliants toutes-boîtes distribués aux riverains, affichage, communication sur le site internet des communes, dans le journal communal, sur Facebook, etc.

¹³⁰⁵ La première phase - diagnostic et élaboration d'un premier jet de propositions - est en passe de s'achever. Les résultats seront présentés lors du deuxième conseil d'administration, le 19 avril 2023. Les propositions seront ensuite affinées en vue du troisième conseil d'administration.

La concertation citoyenne suivra, après validation par les collègues des propositions à soumettre à la concertation. En fonction des résultats, un scénario préférentiel sera élaboré et opérationnalisé lors du conseil d'administration de clôture. Des réunions techniques intermédiaires avec les services communaux se tiendront si nécessaire. Ces scénarios sont encore en cours d'élaboration.

Dans le cadre des travaux à la rue des Pêcheries, qui est actuellement fermée au trafic, sauf pour la circulation locale, le réglage des feux au carrefour du boulevard des Invalides et de l'avenue Louis Dehoux a été adapté, afin de limiter le flux en tourne-à-gauche vers la rue des Pêcheries depuis le viaduc Herrmann-Debroux.

¹³⁰⁷ **M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- La prochaine réunion du comité d'accompagnement est donc fixée à la semaine prochaine. Nous entrerons alors dans le vif du sujet.

In een tweede fase worden de voorstellen bekeken. Daar zal de inspraak van de burgers breedshaliger zijn, met verschillende overlegmomenten. Om zo veel mogelijk mensen te bereiken komt er ook een informatiecampagne.

De uitwerking van de eerste voorstellen zit in de eindfase. De resultaten worden voorgesteld op 19 april 2023.

Dan volgt het overleg met de bewoners en daarna wordt het voorkeursscenario uitgewerkt tijdens de laatste raad van bestuur. Met de gemeenten wordt eventueel verder overlegd over de technische aspecten.

In de Visserijstraat is nu alleen plaatselijk verkeer toegelaten. Voor een betere doorstroming werden de verkeerslichten op het kruispunt van de Invalidenlaan en de Louis Dehouxlaan aangepast.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Ik blijf hameren op het belang van een doeltreffend en breed overleg tussen uw administratie, het adviesbureau, de drie gemeenten, de bewoners en handelaars.*

J'insiste sur la nécessité que la concertation entre votre administration, le bureau d'études et les trois communes soit effective et la plus inclusive possible, en permettant à tout un chacun d'y participer, habitants comme commerçants.

La qualité de vie des riverains doit également être préservée dans le cadre de la gestion de ces travaux. Je suis certain que vous partagez cette préoccupation. Il est nécessaire d'apporter les mesures d'accompagnement les plus efficaces possibles.

Enfin, au vu des embouteillages et reports de charges potentiellement générés par les aménagements actuels, je vous invite, dans le cadre du travail effectué avec le bureau d'études, à objectiver la situation, réaliser des simulations et prendre les mesures les plus pragmatiques possibles pour répondre aux objectifs de préservation de la qualité de l'air et de mobilité douce.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant la suppression du stationnement réservé aux taxis à Bruxelles.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- La presse nous a récemment informés de la déclaration virulente du président de la Fédération belge des taxis (Febet) au sujet de la suppression d'un emplacement réservé aux taxis sur la place Flagey. Cet emplacement est désormais occupé par des arceaux pour vélos, placés par Bruxelles Mobilité. Le président de la Febet s'est ainsi ému du nombre croissant d'emplacements pour vélos remplaçant des places pour taxis et a même cité le chiffre de 300 emplacements disparus depuis le début de la législature. Il regrette, en outre, que plus aucune concertation avec le gouvernement n'ait lieu et qu'aucun groupe de travail ne soit créé pour étudier la question.

J'aimerais rappeler l'article 6 de l'ordonnance du 6 juillet 2022 portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale qui stipule bien que « les instruments de la politique du stationnement visent à proposer une offre d'emplacements de stationnement dédiés aux transports collectifs, tels que, notamment, les autocars touristiques, les navettes scolaires, les navettes d'entreprises et les taxis ».

De plus, si l'ordonnance reconnaît que le principe de réduction des emplacements réservés à la voiture individuelle reste de mise, la recherche d'emplacements de stationnement en dehors de la voirie pour les usagers qui voient leur possibilité de stationner en voirie réduite (autopartage, personnes à mobilité

Ik ben ervan overtuigd dat u mijn bezorgdheid deelt voor de levenskwaliteit van de omwonenden. Dit vraagt om extra maatregelen tijdens de werken.

Ik vraag u om de situatie met een objectieve bril te bekijken en maatregelen te nemen om een goede luchtkwaliteit te bewaren en de zachte weggebruiker te beschermen.

- 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 afschaffing van taxistandplaatsen in Brussel.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *De voorzitter van de Fédération belge des taxis klaagt over het groeiende aantal taxistandplaatsen dat wordt vervangen door fietsenstallingen. Volgens hem zijn er sinds het begin van deze regeerperiode 300 taxistandplaatsen verdwenen en vindt er daarover geen overleg plaats met de regering.*

Ik herinner u aan artikel 6 van de ordonnantie van 6 juli 2022: "De instrumenten van het parkeerbeleid beogen in het bijzonder een aanbod aan parkeerplaatsen aan te reiken dat gericht is op collectief vervoer, zoals met name toeristenbussen, pendelbussen voor scholen en bedrijven en taxi's."

De ordonnantie bepaalt weliswaar het principe dat het aantal parkeerplaatsen voor personenwagens moet afnemen, maar het moet mogelijk blijven om parkeerplaatsen te zoeken buiten de openbare weg voor autodelen, personen met een beperkte mobiliteit enzovoort. Bovendien moeten taxi's een pijler van het Brusselse mobiliteitsbeleid vormen.

réduite, vélos-cargos, livreurs, professionnels mobiles, navettes, etc.) doit rester possible et être faite en concordance avec les objectifs régionaux de mobilité.

Par ailleurs, le transport rémunéré de personnes doit constituer un pilier de notre politique régionale de mobilité.

¹³¹⁵ Pour quelles raisons des emplacements de taxi ont-ils été supprimés ? Avez-vous proposé des emplacements alternatifs, notamment à proximité ?

Confirmez-vous le chiffre de 300 emplacements supprimés avancé par le président de la Febet ? Combien d'emplacements réservés ont été supprimés et créés depuis le début de la législature, en vertu de l'article 12 de la nouvelle ordonnance « Stationnement » ?

Comment compenser hors voirie ces emplacements pour taxis, comme le propose cette ordonnance ?

Comment s'organise la concertation avec le secteur sur la création, modification ou suppression d'emplacements réservés ? Quelles sont les demandes du terrain sur les lieux où il juge les emplacements insuffisants, et comment sont-elles communiquées ?

La concertation semble au point mort et la scission des compétences du transport rémunéré de personnes de celle de la mobilité semble compliquer quelque peu le dialogue. Comment y remédiez-vous ?

Comment travaillez-vous avec votre collègue en charge du transport rémunéré de personnes afin de déployer des bornes de recharge électrique pour les taxis sur les emplacements réservés ? Combien de bornes existent-elles aujourd'hui et combien comptez-vous en faire installer en 2023 ?

¹³¹⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je vous remercie de me poser cette question, qui me permettra de dissiper certains malentendus relayés par la presse.

S'agissant de la place Eugène Flagey, l'emplacement de taxis remplacé par des arceaux à vélos auquel vous faites référence se trouvait à moins de cinq mètres d'un passage pour piétons et était donc non conforme au Code de la route. Il est à noter que pour cet emplacement neutralisé, nous en recréons deux quelques mètres plus loin. J'admets toutefois que la chronologie n'était pas la bonne, car l'entrepreneur aurait dû créer le nouvel emplacement avant de supprimer l'ancien, et non l'inverse.

Nous ne reconnaissons pas le chiffre de 300 emplacements supprimés. D'après les données de mon administration, il y a eu une diminution de l'offre entre 2018 et 2020, mais la tendance est inversée depuis 2020. Nous comptons actuellement 641 emplacements, soit quasiment le même niveau qu'en 2018, et nous avons la volonté d'augmenter cette offre de manière continue.

Waarom zijn er taxistandplaatsen afgeschaft? Hebt u alternatieven voorgesteld?

Gaat het inderdaad om 300 geschrapte taxistandplaatsen?

Hoe kunnen die worden gecompenseerd?

Hoe is het overleg met de taxisector georganiseerd?

Hoeveel elektrische laadpalen voor taxi's zijn er beschikbaar en hoeveel wilt u er dit jaar nog installeren?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *De taxistandplaatsen op het Flageyplein waren in strijd met de Wegcode. Ter compensatie komen er twee nieuwe standplaatsen enkele meters verderop.*

Volgens de gegevens van mijn administratie is het aantal taxistandplaatsen tussen 2018 en 2020 gedaald, maar sindsdien opnieuw toegenomen. We tellen vandaag 641 standplaatsen, wat ongeveer hetzelfde aantal is als in 2018. Het is overigens de bedoeling dat het nog toeneemt.

Good Move beoogt inderdaad om het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg te beperken, zodat er meer ruimte komt voor terrassen, brede stoepen enzovoort. Tegelijk voorziet Good Move in meer parkeerplaatsen voor wie die het hardst nodig heeft: personen met een beperkte mobiliteit, koeriers enzovoort.

In het kader van het overleg met de taxisector is in de zomer van 2021 een enquête afgenomen over parkeren. Sindsdien is er voor de sector een contactpersoon aangewezen bij Brussel Mobiliteit.

Good Move vise en effet à réduire le stationnement en voirie pour améliorer la qualité de l'espace public. En encourageant les automobilistes à se garer hors voirie, nous récupérerons de l'espace pour créer des terrasses et de grands trottoirs, planter des arbres, voire imaginer des espaces de rencontre et des plaines de jeux sur les places.

Par ailleurs, Good Move prévoit de créer plus de stationnement, notamment près des pôles de mobilité, pour ceux qui en ont le plus besoin : personnes à mobilité réduite, livreurs, voitures partagées, bornes de recharge et, bien entendu, taxis.

Quant à la concertation avec le secteur des taxis, une enquête relative au stationnement a été réalisée à l'été 2021 auprès des chauffeurs et des exploitants. Elle a collecté des informations sur les endroits où il faut faire évoluer l'offre. Depuis, une personne de contact a été désignée au sein de Bruxelles Mobilité et ses coordonnées ont été transmises au secteur. En outre, le sujet a été discuté lors de plusieurs réunions entre ledit secteur et mon cabinet.

¹³¹⁹ En ce qui concerne le nombre d'emplacements réservés créés ou supprimés, sur la base des informations portées à la connaissance de l'Observatoire du stationnement de parking.brussels - qui ne sont pas forcément exhaustives en ce qui concerne les voiries communales -, entre juillet 2020 et janvier 2023, nous observons les évolutions suivantes, en équivalents véhicules particuliers (EVP).

Un EVP représente cinq mètres de linéaire de voirie. Il faut savoir que de nombreux emplacements réservés sont plus grands qu'un EVP. Les emplacements de recharge électrique font par exemple quasiment systématiquement deux EVP et les zones de livraison représentent souvent deux EVP ou plus :

- recharge électrique : +573 ;
- Kiss & Ride : +64 ;
- livraisons : +171 ;
- personnes à mobilité réduite : +100 ;
- taxis : +14 ;
- vélos : +2 ;
- deux roues motorisées : +12 ;
- autocars : +50 ;
- bus : -35.

À l'heure actuelle, aucune borne de recharge n'est installée sur des stations de taxis, mais les taxis électriques ou plug-in

Bovendien heeft mijn kabinet dit onderwerp op verschillende vergaderingen met de sector besproken.

Op grond van de gegevens die zijn doorgegeven aan parking.brussels stellen we onder meer vast dat er 573 parkeerplaatsen voor elektrische wagens bij zijn gekomen, 14 voor taxi's, 100 voor gehandicapten enzovoort.

Momenteel is er nog geen enkele laadpaal geïnstalleerd bij een taxistandplaats. Elektrische taxi's kunnen uiteraard wel gebruikmaken van laadpalen op de openbare weg.

De werkgroep voor laadpalen heeft niettemin voorstellen op tafel gelegd tijdens een vergadering op 9 februari 2023. Brussel Mobiliteit, Leefmilieu Brussel en Sibelga hebben op die vergadering hun intentie geuit om bij 26 taxistandplaatsen laadpalen te installeren. Op basis van de behoeften van de sector zal dat voorstel worden aangepast en opnieuw aan de sector worden voorgelegd in de lente van 2023.

hybrides peuvent bien entendu utiliser les bornes de recharge installées en voirie.

Dans le cadre du groupe de travail « bornes », l'électrification des flottes de véhicules du secteur des taxis est néanmoins anticipée et des propositions concrètes ont été émises lors d'une réunion qui s'est tenue le 9 février 2023.

Lors de cette réunion, Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement et Sibelga ont présenté l'intention d'intégrer l'installation de bornes de recharge sur 26 stations de taxis dans le marché de concession pour le déploiement de bornes dans l'espace public en 2024. Sur la base de la discussion qui a suivi et des besoins communiqués par le secteur des taxis, la proposition va être adaptée et sera à nouveau présentée au secteur dans le courant du printemps 2023.

1321 Nous sommes en train de mettre en phasage tous les passages pour piétons qui ne sont pas conformes au Code de la route, en instaurant des arceaux à vélos. Évidemment, si l'on supprime un emplacement de taxi ou réservé à des personnes à mobilité réduite, il faut d'abord aménager un nouvel emplacement avant de supprimer l'espace existant, afin de ne pas perdre une journée pour les personnes concernées. Nous avons dû le répéter aux sous-traitants.

1323 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je n'ai pas compris comment se déroulait la concertation. Selon vos chiffres, il n'y a pas eu de suppression en masse de places de stationnement pour taxis. Or, le secteur se plaint de ne pas être suffisamment consulté et entendu. Peut-être a-t-il des souhaits spécifiques concernant l'emplacement de nouvelles places de stationnement ? Vous parlez d'installer des bornes de recharge dans 24 lieux où les taxis chargent leurs clients, mais comment déterminerez-vous ces emplacements ? S'agit-il de nouveaux lieux ou d'emplacements existants ?

Il serait quoi qu'il en soit intéressant, dans le cadre d'une politique des taxis, d'avoir une vision claire des endroits où des places sont supprimées ou créées. Ces lieux doivent être stratégiques et lisibles, non seulement pour le secteur, mais aussi pour les clients. Si on les déplace ou on les disperse au sein d'un quartier, cela peut nuire à la lisibilité. Il me semble que c'est ce que vous reproche la Fédération belge des taxis. Comment allez-vous prendre contact avec le secteur afin de mieux tenir compte de ses demandes ?

1325 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Comme je l'ai dit, une enquête relative au stationnement des taxis a été réalisée durant l'été 2021. Nous avons alors demandé aux chauffeurs et aux exploitants de taxis de formuler des suggestions et de nous aider à comprendre leurs besoins. Cette enquête a permis de déterminer les endroits où une évolution de l'offre était nécessaire et nous sommes en train de mettre ces recommandations en œuvre.

Depuis lors, nous avons aussi désigné, au sein de Bruxelles Mobilité, une personne de contact - dont les coordonnées ont été

We passen alle oversteekplaatsen voor voetgangers aan die niet in overeenstemming zijn met de Wegcode door vlak ernaast fietsstallingen te plaatsen. De schrapping van een taxistandplaats moet uiteraard worden gecompenseerd met een nieuwe standplaats.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Ik heb niet begrepen hoe het overleg plaatsvond. U beweert dat er niet veel taxiplaatsen zijn geschrapt, maar de taxisector vindt dat u onvoldoende rekening houdt met zijn behoeften. Hoe bepaalt u waar de laadpalen voor taxi's zullen worden geïnstalleerd?*

Taxistandplaatsen moeten strategisch gelegen en duidelijk zichtbaar zijn. Hoe zult u contact opnemen met de taxisector om beter rekening te houden met de behoeften?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Zoals ik heb gezegd, is een enquête afgenomen, op basis waarvan bepaald kon worden bepaald waar het aanbod moet worden aangepast.*

Daarnaast hebben we een contactpersoon aangewezen.

De taxisector zou trouwens vertegenwoordigers moeten afvaardigen voor de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en dergelijke.

transmises au secteur - afin de recueillir des informations et des demandes supplémentaires.

Par ailleurs, il faudrait que le secteur désigne des représentants pour siéger, par exemple, au niveau de la Commission régionale de la mobilité et être informé de certaines décisions. Or, il semble que certains représentants ne souhaitent pas y participer - mais il s'agit là d'un débat propre au secteur.

1325 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Dans la presse, un bourgmestre s'est plaint de l'attitude cavalière de Bruxelles Mobilité dans la gestion de ces emplacements, qui ne se faisait pas en collaboration avec le secteur, ni même avec les autorités communales. Apparemment, il y a malgré tout un problème.

Ma dernière question vise à savoir quel est votre objectif pour 2023 concernant le stationnement des taxis.

1325 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Mon objectif est d'augmenter le nombre d'emplacements en veillant à en mettre un maximum à des endroits stratégiques et visibles. Évidemment, le monde évolue et de plus en plus de citoyens utilisent, comme moi, l'application des services de taxis pour réserver un véhicule. Néanmoins, nous avons besoin, dans l'espace public, d'emplacements visibles à des endroits stratégiques. Mon intention, qui est également inscrite dans Good Move, consiste donc bien à augmenter le nombre d'emplacements, et non à le réduire.

- *L'incident est clos.*

1333 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1333 **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,**

1333 **concernant les projets d'optimisation' du ring de la Région flamande.**

1335 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- La Flandre continue d'avancer en vue d'« optimiser » le ring de Bruxelles. Concernant sa partie nord, un projet de plan d'exécution spatial de la Région flamande (gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, GRUP) a été élaboré. Un accord provisoire du gouvernement flamand à ce sujet semble désormais être intervenu. À ma connaissance, aucun accord politique n'a encore été signé entre la Région bruxelloise et la Flandre, mais, après l'enquête publique, qui devrait débiter au mois de mai, De Werkvennootschap devra demander les permis nécessaires et chercher un partenariat public-privé pour financer les investissements, qui s'annoncent importants.

La Flandre espère démarrer les travaux de réaménagement en 2025. Le gouvernement flamand a approuvé à l'automne 2021 les notes de démarrage pour le réaménagement des quatre grands nœuds de la partie est du ring : le carrefour des Quatre Bras, le

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *In de pers klaagde een burgemeester over de arrogante houding van Brussel Mobiliteit inzake het beheer van de taxistandplaatsen.*

Wat is uw doelstelling voor 2023 betreffende de taxistandplaatsen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Mijn doelstelling bestaat erin het aantal taxistandplaatsen uit te breiden en daarbij te zorgen voor strategische en zichtbare locaties, ook al gebruiken steeds meer mensen een app om een taxi te reserveren.*

- *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 projecten van het Vlaams Gewest voor de 'optimalisering' van de Ring.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Vlaanderen gaat door met zijn optimaliseringsproject voor de Brusselse Ring. Daarbij staat een verbreding van het noordelijke gedeelte van de Ring op het programma. Er zou een voorlopig akkoord van de Vlaamse regering zijn. Voor zover ik weet, is er echter geen overeenkomst gesloten tussen het Brussels en het Vlaams Gewest. Na het openbaar onderzoek, dat in mei van start gaat, moet De Werkvennootschap vergunningen aanvragen en een publiek-private samenwerking aangaan voor de aanzienlijke investeringen.*

Vlaanderen wil in 2025 met de heraanleg beginnen. Het wil de vier grote knooppunten op het oostelijke deel van de Ring aanpakken. De effectenstudies zijn gestart en zullen als basis

carrefour Léonard, le carrefour de Groenendaal et l'échangeur de Notre-Dame-Au-Bois. Les évaluations d'incidences ont commencé et serviront de base à la rédaction des différents GRUP.

Face à l'attitude très proactive de la Région flamande dans ce dossier, vous avez demandé d'engager une véritable coconstruction afin de s'accorder sur les hypothèses générales des études, ainsi que sur la détermination du concept global du ring. Cette collaboration active devait porter en priorité sur les tronçons du ring les plus sensibles pour la Région de Bruxelles-Capitale : pour le ring nord, le bois du Laerbeek, la zone de Jette et Wemmel et la fameuse connexion R22, ainsi que les accès au ring en lien direct avec la Région de Bruxelles-Capitale.

1337 Vous souhaitiez que De Werkvennootschap adapte les hypothèses de base des études, considère le scénario intégrant les objectifs de report modal comme piste de base pour l'ensemble des études, envisage, à ce stade de l'étude, une variante avec une bande de circulation en moins, abandonne les options de gabarit maximal, intègre ces principes dans une vision commune pour la poursuite du processus et lance des études conjointes sur les accès du ring pour mener ensuite des négociations avec l'ensemble des parties prenantes.

Étant donné l'imminence de l'enquête publique, j'aimerais faire le point sur cette coconstruction ainsi que sur ce que vous avez entrepris depuis, pour défendre les intérêts bruxellois.

Pouvez-vous nous détailler le contenu de l'avis rendu par la Région bruxelloise au sujet des projets de GRUP adoptés par la Flandre ?

Sur quels points n'y a-t-il pas d'accord à ce stade ?

La Flandre a-t-elle bien adapté les hypothèses de base des études ? Considère-t-elle désormais le scénario intégrant les objectifs de report modal comme le scénario de base pour l'ensemble des études ? Envisage-t-elle bien une variante avec une bande de circulation en moins ?

Comment a été coconstruit le GRUP entre la Flandre et Bruxelles portant sur les endroits sensibles que je viens de citer ? Pouvez-vous détailler le calendrier des réunions techniques et politiques ?

Comment sera organisée à Bruxelles l'enquête publique relative à la partie nord du ring ? Quelles en seront la durée et la méthodologie ? Quelles communes sont concernées ?

Quelle est la position des communes bruxelloises au sujet du scénario proposé par la Flandre ?

Avez-vous soumis à l'étude l'intégration d'un régime de vitesse adaptatif sur le ring, comme celui de Gand et d'Anvers ?

Quelle proportion du réseau express régional pour cyclistes a déjà été mise en œuvre grâce aux nouvelles véloroutes ? Quelles

voor de gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen (GRUP) dienen.

Gezien de proactieve houding van het Vlaams Gewest vroeg u om een samenwerking om tot een gezamenlijk ontwerp voor de Ring te komen. Het zou in de eerste plaats gaan om delen van de Ring die gevoelig liggen voor het Brussels Gewest, bijvoorbeeld ter hoogte van het Laarbeekbos in Jette.

U wilt dat De Werkvennootschap de uitgangspunten van de studies aanpast en in alle studies de doelstellingen voor de modal shift als basis neemt. U vraagt daarnaast om voor de heraanleg van de Ring een scenario met een rijstrook minder te overwegen en om met alle betrokken partijen te overleggen.

Wat houdt het advies van het Brussels Gewest over de ontwerpen van GRUP van het Vlaams Gewest in?

Over welke punten is er nog geen akkoord?

Paste het Vlaams Gewest de uitgangspunten van de studies aan? Houdt het voortaan rekening met de doelstellingen voor de modal shift? Overweegt het om een rijstrook van de Ring te schrappen?

Hoe kwam het tussen Vlaanderen en Brussel over een GRUP met betrekking tot de gevoelige punten tot stand? Wanneer vonden de technische en politieke vergaderingen plaats?

Hoe zal het openbaar onderzoek over het noordelijke deel van Ring in Brussel verlopen? Hoelang zal het duren? Welke werkwijze wordt er toegepast? Welke gemeenten zijn betrokken?

Hoe staan de Brusselse gemeenten tegenover het Vlaamse plan?

Liet u de mogelijkheid van een systeem met variabele maximumsnelheden op de Ring onderzoeken?

Welk aandeel van het gewestelijk expresnet voor de fietser kon dankzij de nieuwe fietssnelwegen al worden aangelegd? Welke opties bepleitte u bij het opstellen van de GRUPs voor het oostelijke deel van de Ring?

options avez-vous défendues dans le cadre de la rédaction des différents GRUP relatifs à la partie est du ring ?

1339 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- À l'automne 2021, le gouvernement flamand a approuvé les notes de départ pour les quatre nœuds à réaménager le long du ring Est, situés aux Quatre Bras, au carrefour Léonard, à Groenendael et à Notre-Dame-au-Bois. Cela a permis le développement des quatre processus de planification intégrée nécessaires à l'élaboration des plans d'exécution spatiaux de la Région flamande (gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, GRUP) pour ces zones.

Le volet stratégique du plan d'aménagement directeur (PAD) Herrmann-Debroux, notamment sa partie mobilité-espaces publics, est étroitement lié au dossier du ring Est. Comme annoncé dans la dernière décision du gouvernement bruxellois sur ce PAD, une étude de mobilité interrégionale, menée conjointement par Bruxelles Mobilité et De Werkvennootschap, a été lancée au début de cette année, dans le but d'étudier les aspects de ces dossiers liés à la mobilité. Tout le monde a adopté une attitude constructive dans le cadre de cette étude. Cela ne peut être que positif et permet d'éviter le manque de concertation et de coopération qu'il y a eu dans le passé autour du ring Nord.

La Région flamande progresse dans l'élaboration du GRUP R0/ ring Nord. L'été dernier, une décision de principe sur le scénario final avait été prise. Le projet de GRUP a été adopté en première lecture par le gouvernement flamand le 31 mars 2023. Il sera à nouveau soumis à une consultation publique aux mois de mai et juin 2023. Il sera formellement demandé à tous les partenaires impliqués d'émettre un avis.

Comme vous le savez, la Région de Bruxelles-Capitale a émis à plusieurs reprises un avis dans le cadre du processus d'élaboration de ce GRUP. Le gouvernement a notamment remis un avis en juillet 2021 et les administrations bruxelloises l'ont fait en octobre 2022. Ce dernier avis est toutefois plutôt à considérer comme un addendum à l'avis de juillet 2021 que comme un nouvel avis.

Concernant le contenu des avis, je fais référence à mes réponses orales et écrites de 2022. La position du gouvernement bruxellois sur ce sujet n'a pas changé depuis.

1341 Plusieurs concertations techniques ont eu lieu depuis le début de la législature. J'ai donné mandat à Bruxelles Mobilité d'au moins se concerter avec ses homologues, ce qui n'était pas le cas sous la législature précédente.

En ce qui concerne la concertation politique, deux réunions ont été organisées au niveau ministériel juste avant l'été 2022. Nous y avons discuté d'une série d'éléments et goulets d'étranglement. Malheureusement, nous avons constaté qu'en juillet 2022, le gouvernement flamand avait à nouveau publié une communication unilatérale, malgré notre accord de poursuivre les discussions après l'été.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *In het najaar van 2021 keurde de Vlaamse regering de startnota's goed over de vier knooppunten op het oostelijke deel van de Ring die zouden worden heraangelegd. Daardoor konden de vier planningsprocessen starten die nodig zijn voor het opstellen van de Vlaamse gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen (GRUP).*

Het strategische gedeelte van het richtplan van aanleg Herrmann-Debroux hangt nauw samen met het dossier van het oostelijke deel van de Ring. Begin 2023 ging een intergewestelijke mobiliteitsstudie van start. Daarbij legden alle betrokken partijen een constructieve houding aan de dag. Er is dus geen sprake van eenzelfde gebrek aan overleg en samenwerking als in het dossier rond het noordelijke deel.

In de zomer van 2022 nam het Vlaams Gewest een principebesluit over het definitieve plan voor het noordelijke gedeelte, dat de Vlaamse regering op 31 maart 2023 goedkeurde. In mei en juni 2023 volgt een openbaar onderzoek. Alle betrokken partners zullen om advies worden gevraagd.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verstrekte meermaals een advies in het kader van de uitwerking van het GRUP. Meer daarover vindt u in mijn antwoorden uit 2022. Het regeringsstandpunt is niet veranderd.

Er vond deze regeerperiode al meermaals technisch overleg plaats. Ik gaf Brussel Mobiliteit toelating om met de agentschappen uit de andere gewesten te overleggen.

Op het vlak van politiek overleg zaten de ministers net voor de zomer van 2022 twee keer samen. We bespraken een aantal aspecten en knelpunten. Jammer genoeg begon de Vlaamse regering in juli 2022 ondanks gemaakte afspraken opnieuw eenzijdig te communiceren.

De Brusselse regering blijft zich verzetten tegen een verbreding van de Ring. Een heraanleg moet gericht zijn op een vermindering van het verkeer in het gewest en een verbetering van de luchtkwaliteit. Projecten ter verbetering van de

Notre opinion sur ce dossier n'a pas changé depuis le début de cette législature. Elle est d'ailleurs concrétisée dans le cadre de la stratégie Good Move et figure dans la déclaration de politique régionale : « Le gouvernement affirme être opposé à un élargissement du ring en tant que tel. Le réaménagement du ring doit avoir pour effet de réduire le trafic en Région bruxelloise en jouant son rôle de rocade pour des trajets routiers qui transitent inutilement par l'intra-muros et, en matière d'environnement et de santé publique, doit respecter les engagements régionaux et contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air. »

Des projets visant la sécurité routière ou le renouvellement des voiries sont possibles. Il s'agit de s'accorder sur un projet qui convient aux deux Régions.

Le travail d'étude de la Flandre reste inadéquat sur ce plan : il continue d'ignorer largement le trafic induit en ne regardant pas au-delà du futur proche que constitue l'horizon 2030. Le phénomène est scientifiquement reconnu : la capacité routière supplémentaire s'emplit à nouveau de voitures et d'embouteillages en quelques années. Rien ne démontre qu'il ne se produira pas si la Flandre élargissait la capacité du ring d'un tiers sur les quelque dix kilomètres séparant Grand-Bigard de Vilvorde. Or c'est bien de cela qu'il s'agit, sous couvert du terme d'optimisation, car ajouter une bande de circulation entraînera probablement une augmentation du trafic induit.

¹³⁴³ Les communes bruxelloises sont elles aussi grandement préoccupées par l'élargissement du ring. C'est d'autant plus vrai pour la zone ouest entre Grand-Bigard et Vilvorde.

Pour l'organisation de la consultation publique, De Werkvennootschap est tributaire de l'établissement provisoire du projet de GRUP du ring Nord par les autorités publiques flamandes. La Flandre suit ses propres procédures en la matière et il me semble important de rappeler qu'elle va avoir besoin d'un accord bruxellois pour certains tronçons. Cet enjeu reviendra donc sur la table du gouvernement bruxellois. Des avis ont déjà été demandés à plusieurs communes, que vous connaissez certainement.

Concernant la vitesse, il faut évidemment faire en sorte que, dès que le ring sera réaménagé, des vitesses variables soient appliquées. Les Régions flamande et bruxelloise partagent cette ambition. Pour l'instant, nous avons réduit la vitesse maximale à 100 km/h, mais il serait parfois nécessaire de descendre à 70 ou 50 km/h, notamment pour éviter des embouteillages ou des accidents aux moments de forte affluence sur le ring. Le principe des vitesses variables est déjà d'application à certains endroits en Flandre, par exemple à Anvers.

¹³⁴⁵ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Le 31 mars, le gouvernement flamand a fixé un tracé provisoire de réaménagement du ring. Êtes-vous favorable ou non à ce tracé ?

Une enquête publique va être organisée. Qui participera à cette enquête ? La Région bruxelloise va certainement devoir donner

verkeersveiligheid of de vernieuwing van het wegdek zijn mogelijk, op voorwaarde dat de twee gewesten tot een akkoord komen.

Het studiewerk van Vlaanderen voldoet op dat gebied niet. Het Vlaams Gewest houdt er nog steeds geen rekening mee hoeveel verkeer zijn plan zal teweegbrengen en kijkt niet verder van 2030. Het is echter wetenschappelijk bewezen dat er een aanzuigeffect bestaat: als de capaciteit van het wegennet wordt uitgebreid, krijgen we binnen enkele jaren toch weer files.

De Brusselse gemeenten maken zich ook zorgen over de verbreding van de Ring, zeker voor het westelijke deel tussen Groot-Bijgaarden en Vilvorde.

Voor de organisatie van het openbaar onderzoek is De Werkvennootschap afhankelijk van het voorlopige ontwerp van GRUP voor het noordelijke deel dat de Vlaamse overheid opstelt. Vlaanderen volgt zijn eigen procedures, maar heeft voor sommige delen toestemming van Brussel nodig. De regering heeft verscheidene gemeenten al om advies gevraagd.

Zodra de Ring is heraangelegd, moeten er variabele snelheidslimieten worden ingevoerd. Daar zijn beide gewesten het over eens.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Staat u positief tegenover het voorlopig ontwerp voor de heraanleg dat de Vlaamse regering op 31 maart 2023 goedgekeurde?*

Kunnen de betrokken Brusselse gemeenten aan het openbaar onderzoek deelnemen? Zo ja, welke gemeenten?

son avis, mais cette enquête débordera-t-elle dans les communes bruxelloises concernées, et lesquelles ?

En ce qui concerne la R22, les bourgmestres avaient demandé la rédaction d'un mémorandum ainsi que l'obtention d'un accord de coopération qui satisferait les attentes des Bruxellois et des Flamands. Où en est cet accord de coopération ? Avons-nous une vision globale de la position défendue par la Région bruxelloise dans le cadre de ce dossier ? Il s'agit d'un élargissement du ring sur plusieurs bandes de circulation. N'avons-nous pas intérêt à prévoir un mémorandum global, de façon à pouvoir négocier avec la Flandre ?

Enfin, l'accès direct des Bruxellois au ring de Bruxelles est-il bien garanti au niveau de la R22, c'est-à-dire au niveau du boulevard de la Woluwe ?

¹³⁴⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le plan d'exécution spatial de la Région flamande (gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, GRUP), approuvé le 31 mars en première lecture, fixe le premier cadre. Le gouvernement bruxellois s'exprimera formellement lors de l'enquête publique. Je peux toutefois dire qu'après une première lecture, ce plan n'est pas conforme à notre avis sur l'avant-projet. J'espère que la Région flamande restera ouverte à la discussion sur certains enjeux, notamment le nombre de voies de circulation et l'emplacement des sorties et entrées sur le ring de Bruxelles.

Des études, telles que celle réalisée conjointement sur le plateau du Heysel pour déterminer les meilleurs emplacements de sorties et d'entrées et leur impact, montrent l'exemple. Nous proposons d'utiliser la même méthodologie pour le tronçon situé à Jette, qui requiert encore une importante discussion quant aux entrées et sorties.

Le débat sur le nombre de voiries reste également à discuter.

Concernant le boulevard de la Woluwe, un accord a été trouvé avec la commune. Rien n'a changé depuis les réponses que nous vous avons données, qui prennent en compte l'accès direct.

Il faut bien entendu faire en sorte que le mémorandum soit plus large, mais des nœuds subsisteront. Si nous sommes parfois en désaccord avec la Région flamande, il faut se rappeler que nous sommes aussi souvent d'accord. De nombreux projets se réalisent. Il arrive évidemment que nous soyons fortement divergents, comme pour le projet de la chaussée de Ninove, qui ne prévoit pas de bandes réservées aux bus.

Au final, c'est dans les procédures existantes que les débats et concertations doivent se poursuivre. Pour les sorties et entrées sur le ring de Bruxelles, l'accord du gouvernement bruxellois est nécessaire ; il est d'ailleurs inscrit dans la réforme de l'État.

¹³⁴⁹ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je ne reviendrai pas sur la vision globale et sur la possibilité de négocier avec la Région flamande en mettant toutes les chances de notre côté pour défendre les intérêts des Bruxellois. En revanche, vous êtes

Voor de R22 vroegen de betrokken burgemeesters een memorandum en een samenwerkingsakkoord waarmee zowel Brusselaars als Vlamingen kunnen leven. Hoever staat dat akkoord? Welk standpunt neemt het gewest in dat dossier in? Het gaat om een verbreding over meerdere rijstroken. Is Brussel niet gebaat bij een globaal memorandum dat kan dienen als basis voor onderhandelingen met het Vlaams Gewest?

Is een rechtstreekse toegang tot de R22 voor de Brusselaars gegarandeerd?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *In het op 31 maart 2023 goedgekeurde Vlaamse GRUP zijn al een aantal krijtlijnen uitgezet. De Brusselse regering zal zich tijdens het openbaar onderzoek formeel uitspreken, maar na eerste lezing bleek dat het plan niet strookt met het Brusselse advies over het voorontwerp. Ik hoop dat Vlaanderen bereid blijft om bepaalde punten verder te bespreken.*

De in- en uitritten ter hoogte van Jette en het aantal rijstroken van de Ring moeten we nog bespreken.

Over de toegang tot de R22, of de Woluwelaan, hebben we een overeenkomst met de betrokken gemeente. Er is niets gewijzigd ten opzichte van mijn antwoorden op eerdere vragen.

Uiteraard moet het memorandum zo breed mogelijk worden gedragen, maar er zullen struikelblokken blijven. Het Brussels en het Vlaams Gewest zijn het soms niet met elkaar eens, maar vaak is dat wel het geval en veel plannen worden uitgevoerd. We moeten onze besprekingen op basis van de bestaande procedures voortzetten. Voor de in- en uitritten van de Ring is instemming van de Brusselse regering nodig.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *U blijft gekant tegen de uitbreiding van de rijstroken van de Ring en bent het niet eens met de geplande in- en uitritten. Ik hoop*

opposée au nombre de bandes et à l'emplacement des entrées et sorties. En outre, j'espère que vous êtes contre la fermeture de certaines entrées et sorties du ring.

Dire que rien n'a changé concernant le boulevard de la Woluwe, ce n'est pas dire toute la vérité. En effet, il y avait au départ sept scénarios, puis plus que trois, et aujourd'hui, plus qu'un. J'espère que ce dernier rencontre votre assentiment, car il garantit un accès direct au ring à partir du boulevard de la Woluwe. Est-ce bien cette piste qui est défendue par la Région bruxelloise et qui est sur le point d'aboutir à un accord ?

¹³⁴⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Rien n'a effectivement changé au niveau de la concertation depuis ma dernière réponse concernant le dossier au sein de cette commission, mais la Région flamande a bel et bien évolué dans sa réflexion. Vous mentionnez des projets auxquels nous sommes opposés. Pour ma part, je souligne que nous sommes favorables à des études conjointes afin de résoudre des problèmes encore pendants, même si le débat restera ouvert au sujet du trafic induit ou non et du nombre de bandes. S'agissant de l'organisation des entrées et des sorties, grâce aux études que nous allons mener pour Herrmann-Debroux, sans doute pourrons-nous trouver des solutions constructives. J'espère que nous pourrons poursuivre dans cette voie.

¹³⁴⁹ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).** - On n'en est plus au stade des études. Le tracé a été fixé par la Flandre et c'est en suivant ce dernier que les travaux avancent. Il faut donc une réponse claire à cet égard.

- *L'incident est clos.*

dat u zich ook verzet tegen de sluiting van een aantal van die in- en uitritten.

U zegt dat het standpunt over de R22 ongewijzigd is, maar verzwijgt nog een en ander. Van de oorspronkelijke zeven scenario's blijft er nog één over. Ik hoop dat u zich daarin kunt vinden, want het garandeert een rechtstreekse toegang tot de Ring. Is dat de optie die het Brussels Gewest verdedigt?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *Wat het overleg betreft, is er niets gewijzigd. U hebt het over plannen waar de Brusselse regering tegen is, maar wij staan positief tegenover gemeenschappelijke studies om de resterende problemen, waaronder dat van de in- en uitritten, op te lossen.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans). - *Het stadium van de studies is voorbij. Vlaanderen keurde een plan goed en de werken vorderen op basis daarvan. U moet met een duidelijk antwoord komen.*

- *Het incident is gesloten.*