



**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 25 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 25 APRIL 2023**

ZITTING 2022-2023

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut
BECEI - Brussels Enterprises Commerce and Industry
Cocof - Commission communautaire française
Siamu - Service d'incendie et d'aide médicale urgente

SPF - service public fédéral
Forem - Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi
Cocom - Commission communautaire commune
PME - petites et moyennes entreprises
STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale
SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi
VDAB - Office flamand de l'emploi et de la formation professionnelle
VGC - Commission communautaire flamande
ULB - Université libre de Bruxelles

Afkortingen en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product
BECEI - 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 les bancs publics à Bruxelles.

Question orale de M. Christophe De Beukelaer 10

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 du boulevard Lambermont à Schaerbeek.

Question orale de M. Christophe De Beukelaer 12

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 place de la Reine à Schaerbeek.

Question orale de M. Youssef Handichi 14

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

concernant les discriminations sur la base de l'état de la santé à la STIB.

Demande d'explications de M. Ibrahim Dönmez 18

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

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 openbare zitbanken in Brussel.

Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer 10

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

betreffende de heraanleg van de Lambermontlaan in Schaerbeek.

Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer 12

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

betreffende de heraanleg van het Koninginneplein in Schaerbeek.

Mondelinge vraag van de heer Youssef Handichi 14

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

betreffende discriminatie op grond van gezondheidstoestand bij de MIVB.

Vraag om uitleg van de heer Ibrahim Dönmez 18

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

<p>Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p> <p>concernant l'état de la concertation sociale, l'organisation de formations continues et la revalorisation des barèmes pour les travailleurs des centres de contrôle technique bruxellois.</p> <p>Discussion – Orateurs :</p> <p>M. Ibrahim Dönmez (PS)</p> <p>Mme Elke Van den Brandt, ministre</p>		<p>belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende het sociaal overleg, de organisatie van bijscholing en de herwaardering van de loonschalen van de werknemers in de Brusselse autokeuringscentra.</p> <p>Bespreking – Sprekers:</p> <p>De heer Ibrahim Dönmez (PS)</p> <p>Mevrouw Elke Van den Brandt, minister</p>	
<p>Demande d'explications de M. David Leisterh</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p> <p>concernant les risques d'effondrement dans les tunnels Vleurgat et Bailli.</p> <p>Discussion – Orateurs :</p> <p>M. David Leisterh (MR)</p> <p>Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)</p> <p>M. Marc Loewenstein (DéFI)</p> <p>Mme Elke Van den Brandt, ministre</p>	21	<p>Vraag om uitleg van de heer David Leisterh</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende het instortingsgevaar in de Vleurgat- en de Baljuwtunnel.</p> <p>Bespreking – Sprekers:</p> <p>De heer David Leisterh (MR)</p> <p>Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)</p> <p>De heer Marc Loewenstein (DéFI)</p> <p>Mevrouw Elke Van den Brandt, minister</p>	21
<p>Question orale de M. Ibrahim Dönmez</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p> <p>concernant l'effondrement du marché de la moto d'occasion suite à l'introduction du contrôle technique pour motos.</p>	28	<p>Mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de ineensorting van de markt voor tweedehands motorfietsen na de invoering van de technische motorkeuring.</p>	28
<p>Question orale de M. Marc Loewenstein</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-</p>	30	<p>Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,</p>	30

Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière, concernant les mesures pour améliorer la mobilité des personnes aveugles ou malvoyantes.		belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende de maatregelen ter verbetering van de mobiliteit van blinden en slechtzienden.
Question orale de Mme Joëlle Maison	34	Mondelinge vraag van mevrouw Joëlle Maison
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 Optiris et les administrations chargées de la mobilité.		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende het Optiris-plan en de mobiliteitsadministraties.
Question orale de M. Emmanuel De Bock	36	Mondelinge vraag van de heer Emmanuel De Bock
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière, concernant l'évaluation de la zone Brupass XL et l'état d'avancement de l'élargissement de la zone géographique couverte par les tickets Brupass XL.		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende de evaluatie van de Brupass XL-zone en de uitbreiding van het gebied waar Brupass XL-tickets geldig zijn.
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	40	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel
à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative, concernant les centrales d'achat et l'harmonisation du mobilier urbain.		aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie, betreffende de aankoopcentrales en de harmonisatie van het straatmeubilair.
Question orale de M. Emmanuel De Bock	45	Mondelinge vraag van de heer Emmanuel De Bock
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 non-respect du plan Good Move et l'absence de cohérence de la mise à 30 km/h		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende de snelheidsbeperking tot 30 km/u op de Winston Churchillaan, die afwijkt van

de l'avenue Winston Churchill par rapport aux autres voiries régionales similaires.

Question orale de M. David Weytsman

50

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

concernant l'extension du réseau de métro vers l'ouest.

Question orale de M. David Weytsman

54

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

concernant l'incendie de trois bus dans le dépôt Marly.

de regeling op gelijkaardige gewestwegen en niet met Good Move overeenstemt.

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman

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

betreffende de uitbreiding van het metronet naar het westen.

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman

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

betreffende de drie busbranden in de Marlyremise.

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 les bancs publics à Bruxelles.

betreffende de openbare zitbanken in Brussel.

1107 Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous avons tous à l'esprit « Les Amoureux des bancs publics », la chanson de Georges Brassens qui nous met le cœur en fête.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Er zijn te weinig openbare zitbanken in het Brussels Gewest.

Sommige overheden verwijderen die banken, omdat ze ook daklozen en verslaafden aantrekken.

Bovendien heeft elke gemeente haar eigen stijl van banken, waardoor er geen samenhangend stadsbeeld is, zoals in Londen of Parijs.

Ik pleit dus voor een algemeen plan dat rekening houdt met de praktische en esthetische aspecten.

Uiteindelijk volstaan relatief bescheiden investeringen om voldoende uniforme zitbanken te plaatsen.

Bestaat er een overkoepelend plan voor de installatie van nieuwe openbare zitbanken? Bestaat er een overzicht van alle openbare zitbanken?

In het kader van de voetgangersboulevards voorziet een plan in regelmatig verspreide zitbanken. Wat verstaat u precies onder een regelmatige spreiding? Kan dat plan worden uitgebreid buiten de voetgangersboulevards? Wordt er nagedacht over aangepast meubilair voor senioren en personen met een beperkte mobiliteit?

Wordt hierover overlegd met de gemeenten?

Stimuleert u lokale ondernemingen om mee te werken aan het ontwerp en de vervaardiging van openbare zitbanken?

Hoe betreft u de buurtbewoners hierbij?

Werkt u aan voorstellen voor voetgangersroutes die aansluiten op gewest- en gemeentewegen en parken?

La Région bruxelloise souffre d'un manque de bancs publics, une problématique qui touche de nombreux citoyens. Certains quartiers et espaces publics en sont dépourvus, ce qui peut rendre la vie difficile aux personnes âgées, aux personnes à mobilité réduite ou simplement aux citoyens fatigués qui cherchent un endroit où se reposer.

Certaines personnes soulignent que les bancs publics attirent également des sans-abri ou personnes souffrant d'assuétudes et qu'ils peuvent perturber la tranquillité du voisinage. Ainsi, dans le but de maintenir le contrôle, certaines autorités retirent souvent ces bancs, mais cela nuit à l'ensemble des utilisateurs et ne résout pas le véritable problème social.

Si des personnes en difficulté occupent certains bancs, cela peut être considéré comme une occasion de les identifier et de leur offrir une assistance appropriée, par le biais de services sociaux adaptés.

À cette problématique s'ajoute celle du manque de lisibilité urbanistique du mobilier urbain en général, et des bancs publics en particulier. En effet, chaque commune dispose de son propre style de bancs, ce qui ne favorise pas une certaine unité propre à une capitale comme la nôtre, à l'instar de Paris ou de Londres. Une harmonisation de ce type de mobilier a son rôle à jouer en matière d'identité visuelle de la Région, de repère dans l'espace public et d'offre de trajets piétons bien pensés, qui participent à l'amélioration de la qualité de vie des Bruxellois.

Il est nécessaire de mettre en place une stratégie globale en tenant compte des aspects pratiques et esthétiques. Il est temps pour les autorités régionales et communales de travailler ensemble pour résoudre cette problématique, en concertation avec les citoyens.

Enfin, une politique ambitieuse visant l'installation de bancs publics en nombre suffisant et de façon harmonisée demande des investissements relativement modestes. Il s'agit donc de priorités que les autorités bruxelloises devraient prendre en compte dans leurs plans d'aménagement urbain et de développement de notre Région.

Existe-t-il un plan d'ensemble des différents projets visant l'installation de nouveaux bancs publics, afin de combler les vides et de permettre de s'asseoir à intervalles réguliers ? Existe-t-il un cadastre des bancs publics présents sur les voiries régionale et communale ?

Dans le cadre des magistrales piétonnes, un plan prévoit le déploiement de bancs régulièrement répartis. Qu'entendez-vous par « régulièrement » ? Ce plan peut-il être étendu au-delà des magistrales ? Sachant que la marche est au cœur du projet de ville développé dans le plan régional de mobilité Good Move et qu'elle est une pierre angulaire de cette ville de proximité projetée pour Bruxelles, existe-t-il une réflexion sur le mobilier urbain adapté aux personnes âgées et à mobilité réduite ?

La détermination des endroits les plus adéquats où ces bancs pourraient être installés se fait-elle en concertation avec les communes, notamment afin d'harmoniser au maximum le mobilier urbain ? Des capteurs permettant de connaître la fréquentation des bancs sont-ils utilisés afin d'optimiser les aménagements futurs ?

Encouragez-vous les entreprises locales à participer à la conception et à la fabrication de bancs publics pour garantir leur intégration régionale ?

Comment impliquez-vous les riverains et les différents acteurs dans le processus de conception et de placement des bancs publics, afin d'assurer leur harmonisation avec leur environnement ?

En concertation avec le ministre bruxellois de l'Environnement, travaillez-vous à proposer des cheminements piétons interagissant entre voiries régionale et communale, parcs et promenades vertes ?

1109 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il est évident que les bancs, au même titre que les arbres ou les fontaines, font partie des éléments urbains qui jouent un rôle essentiel dans l'accessibilité d'un espace public et dans sa convivialité pour toutes et tous. Les bancs permettent non seulement de se reposer, mais aussi d'exercer du contrôle social, de se rassembler ou simplement de créer du lien.

Ces dernières années, le nombre de bancs n'a cessé d'augmenter le long des voies régionales dans le cadre de réaménagements, qu'ils soient ambitieux ou plus modestes. Nous sommes cependant conscients que cela peut également générer, dans certains cas, des nuisances pour l'environnement immédiat. C'est pourquoi nous analysons le voisinage avant l'implantation d'un nouveau banc.

Lors de nouveaux aménagements, même modestes, les bancs font partie intégrante du projet. Leur espacement dépend de différents facteurs tels que l'environnement urbain, la topographie des lieux, l'aménagement des voiries, la proximité d'espaces verts ou la présence de certains commerces ou institutions. Au sein de Bruxelles Mobilité, la règle appliquée

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De voorbije jaren is het aantal zitbanken voortdurend gestegen. Ze vervullen een sociale rol, maar soms veroorzaken ze ook overlast. Daarom analyseren we stevast de omgeving voordat er een nieuwe zitbank wordt geplaatst.*

Als de openbare ruimte opnieuw wordt ingericht, maken zitbanken integraal deel uit van het project. De afstand tussen de banken hangt van verschillende factoren af, zoals de stedelijke omgeving en de aanwezigheid van bepaalde winkels of instellingen. Brussel Mobiliteit hanteert de regel dat er maximaal 300 meter afstand mag zijn naar een volgend rustpunt.

Er worden verschillende types banken geplaatst. Momenteel beheert Brussel Mobiliteit 1.600 zitbanken. Daarbij komen nog de banken aan de bus- en tramhaltes van de MIVB. De meeste ervan zijn geregistreerd op Mobigis.

Voor het beheer en de inventarisatie van banken langs de gemeentewegen zijn de gemeenten bevoegd. We beschikken niet over een overzicht van die banken.

est de 300 mètres de marche maximum pour trouver un point de pause. Le respect de cette distance est important pour les personnes à mobilité réduite, et elle est même plus faible sur les axes piétons comme les magistrales piétonnes. Le nombre de bancs y est plus élevé que le long des voiries classiques, car le nombre de piétons y est également plus élevé.

Différents types de bancs sont placés, y compris avec dossier et accoudoir pour permettre aux personnes plus âgées ou à mobilité réduite de s'asseoir et se relever facilement. Actuellement, 1.600 bancs sont gérés par Bruxelles Mobilité sur les voies régionales, auxquels il faut ajouter les bancs présents aux arrêts de bus et de tram, gérés par la STIB. La majorité de ces bancs sont cadastrés sur Mobigis, sous l'onglet « Espace public », puis « Espace vert » (symbole du carré mauve). La mise à jour de la cartographie sera améliorée dans un futur proche grâce à une gestion plus fine des biens.

Pour les voies communales, la gestion et le recensement des bancs sont du ressort de chaque administration communale. Nous ne disposons pas de la cartographie de leurs emplacements.

Chaque entité gestionnaire bruxelloise (régionale ou communale) est libre de choisir, selon ses propres critères, le modèle et l'emplacement des bancs. Chaque réaménagement de voirie requiert un permis d'urbanisme et l'emplacement du mobilier urbain, dont les bancs, est indiqué sur les plans. Les avis des communes et des institutions régionales sont nécessaires pour accorder le permis d'urbanisme. Il y a donc une concertation entre les différentes entités à cette étape. Le simple placement d'un banc fait aussi l'objet d'une concertation entre la commune et la Région.

Par ailleurs, Bruxelles Mobilité a fait l'expérience de deux projets artistiques de création de bancs publics réalisés par des artistes belges, l'un au square Vergote et l'autre au square du Centenaire à Ganshoren. Enfin, des propositions de mobilier urbain peuvent émerger dans le cadre des appels à projets citoyens ou associatifs de type « Inspirons le quartier » ou « Bruxelles en vacances ».

¹¹¹¹ Concernant l'uniformisation du mobilier à Bruxelles, la ville est composée de nombreux projets d'espaces publics à forte identité. Le design du mobilier y participe à la cohérence de l'ensemble.

Pour les lieux moins emblématiques, Bruxelles Mobilité dispose d'un catalogue reprenant tout le mobilier urbain qu'elle utilise.

Bruxelles Mobilité travaille en étroite collaboration avec les différentes entités régionales et communales au renouvellement du cahier des charges type, dont un chapitre concerne le mobilier urbain incluant les bancs. Plusieurs types de bancs y seront proposés, ainsi que des normes quant à la présence de dossiers ou d'accoudoirs. Ce cahier des charges type ne sera pas obligatoire, eu égard au principe d'autonomie communale, mais pourra servir de base pour tout gestionnaire de bancs publics.

Het gewest en de gemeenten zijn vrij om het model en de locatie van de zitbanken te bepalen. Bij de herinrichting van de openbare weg is evenwel het advies van de gemeenten en de gewestelijke instellingen nodig voor de stedenbouwkundige vergunning. Ook overleggen de gemeente en het gewest wanneer gewoon een zitbank wordt geplaatst.

Overigens heeft Brussel Mobiliteit geëxperimenteerd met twee artistieke projecten voor zitbanken.

U had het over de uniformisering van het stadsmeubilair. Welnu, in Brussel zijn er meerdere openbare ruimten met een sterke visuele identiteit, waar het ontwerp van het stadsmeubilair bijdraagt tot de samenhang van het geheel.

Brussel Mobiliteit werkt nauw samen met het gewest en de gemeenten om het modelbestek te vernieuwen. Daarin staat ook een hoofdstuk over stadsmeubilair. De gemeenten zijn evenwel niet verplicht om dat bestek te volgen.

Ten slotte verhinderen de regels voor openbare aanbestedingen dat enkel lokale ondernemingen zitbanken mogen vervaardigen. Wel is het zo dat het gebruik van hout met een FSC-label sterk wordt gestimuleerd.

Concernant les matériaux, Bruxelles Mobilité travaille avec des règles de marchés publics qui empêchent de spécifier que la fabrication du mobilier urbain doit être réalisée par une entreprise locale. Les essences de bois européen labellisé FSC sont toutefois fortement privilégiées.

1113 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Le sociologue urbaniste Jean-Paul Alain dit ceci : « Pouvoir s'asseoir est l'expression d'une ville aimable. » Il nous rappelle qu'apparu avec la ville, le banc public fait partie, avec d'autres mobiliers, du paysage de nos rues et places. « Banal en apparence, le banc est un mobilier qui est investi d'une charge symbolique particulière, touchant à la fois l'urbanité, les relations sociales et l'image de la ville. »

Vous nous expliquez qu'un travail est réalisé par l'administration sur nos voies régionales. Cependant, vous n'avez pas appuyé de démarche de participation citoyenne quant à l'installation de bancs. Les citoyens s'attendent à trouver des bancs dans certains lieux, regrettent d'en avoir vu disparaître un et n'ont pas la possibilité de vous l'exprimer. Il pourrait être intéressant de faire participer davantage les citoyens à cette marchabilité de la ville. Par ailleurs, les initiatives originales foisonnent dans de nombreuses villes européennes et américaines par rapport à l'appropriation des bancs. Ainsi, certains bancs sont soutenus par une association qui y inscrit une jolie citation ou une phrase d'auteur, ou qui les subsidie.

Cela pourrait être une façon originale de créer un parcours lisible à travers la ville et de permettre une meilleure appropriation de ces bancs dans l'espace public.

- *L'incident est clos.*

1117 **QUESTION ORALE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

1117 **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,**

1117 **concernant le réaménagement du boulevard Lambermont à Schaerbeek.**

1119 **M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).**- Le projet de réaménagement du boulevard Lambermont commence à prendre forme. La presse annonçait début mars qu'une demande de permis avait été déposée. Le projet prévoit de pérenniser les pistes cyclables sur le boulevard et de réduire les bandes de circulation, avec une voie latérale sur le tronçon allant de la rue Max Roos au boulevard Léopold III.

Des consultations de riverains ont-elles eu lieu préalablement à la conception du projet ?

Quel sera le budget alloué à ce réaménagement ? La Région le finance-t-elle seule ?

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (*in het Frans*).- *Openbare zitbanken bepalen mee het uitzicht van onze straten en pleinen.*

U was evenwel geen voorstander van burgerparticipatie over de plaatsing van zitbanken. In andere steden worden sommige banken onderhouden door een vereniging, die er een mooi citaat op aanbrengt of ze subsidieert. Dat zou een originele manier zijn om een herkenbaar parcours te creëren doorheen de stad.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER

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

betreffende de heraanleg van de Lambermontlaan in Schaerbeek.

De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés) (*in het Frans*).- *Begin maart berichtte de pers dat er een vergunningsaanvraag werd ingediend voor de herinrichting van de Lambermontlaan. Er zouden rijstroken worden geschrapt en er komt een ventweg over een gedeelte van de Lambermontlaan.*

Werden de buurtbewoners voorafgaandelijk geraadpleegd?

Welk budget wordt er uitgetrokken voor die herinrichting? Zal die volledig voor rekening van het gewest zijn?

Le trafic de transit important qui passe sur ce boulevard risque d'être dévié vers des voies parallèles. Quelles mesures sont-elles prises pour éviter cette conséquence ? Sont-elles basées sur des chiffres ou des études disponibles ?

Quel est le calendrier des travaux ?

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

¹¹²³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En effet, le projet de réaménagement est en préparation. L'idée du projet est née avec la piste cyclable aménagée lors du confinement sur le boulevard Lambermont : en accord avec la commune, il a été décidé de ne pas en faire uniquement une piste cyclable, mais d'envisager un réaménagement définitif.

La piste cyclable a fait l'objet d'une évaluation positive lors d'un processus incluant une enquête comptant 4.415 répondants. Différents éléments de cette enquête, sur tous les types d'usagers, ont permis de réaliser le projet définitif. Différents comités d'accompagnement et échanges avec la commune ont également contribué à satisfaire au mieux les besoins des usagers. Le projet permettra donc prioritairement de sécuriser les piétons et cyclistes, mais il répond aussi aux besoins des automobilistes. En outre, des aménagements paysagers contribueront à un meilleur cadre de vie. Mme d'Ursel vient d'ailleurs de nous rappeler l'importance du mobilier urbain dans sa question sur les bancs public. Ces aménagements permettront, par ailleurs, une meilleure infiltration des eaux de pluie.

Le boulevard Lambermont est un axe auto plus : il est destiné à recevoir un trafic important. Cet axe continuera de compter deux bandes à 50 km/h. En effet, le test permis par l'installation de la piste cyclable a mis en évidence que le flux automobile n'était pas affecté par la mise à deux bandes, au lieu des trois qui existaient avant le marquage de la coronapiste. L'espace gagné permettra de créer un itinéraire cyclable continu, du boulevard Léopold III à la rue Max Roos. Là où c'était possible, des pistes cyclables bidirectionnelles ont été prévues. Là où il fallait maintenir un accès carrossable pour les habitations, il y aura des rues cyclables où les cyclistes peuvent rouler dans les deux sens. Les cyclistes disposent donc d'un itinéraire bidirectionnel continu, sécurisé et confortable sur toute la longueur de la zone du projet. La voie latérale sera destinée au trafic local des riverains.

Le projet contribuera à protéger les quartiers résidentiels du trafic de transit. Il ne sera plus possible de tourner à droite depuis la partie centrale du boulevard Lambermont dans la rue Jan Blockx et l'avenue Albert Desenfans. La rue Willem Kuhnen et la rue Guillaume Kennis resteront accessibles depuis la voie centrale, mais en empruntant la voie latérale apaisée en amont, à hauteur de l'avenue des Glycines. L'avenue des Capucines, l'avenue des Héliotropes, l'avenue des Jacinthes et la rue des Pensées seront accessibles depuis la voie centrale en empruntant la latérale apaisée, juste en amont de la rue des Pensées. Ces interventions

Welke maatregelen werden er genomen om te vermijden dat het doorgaande verkeer zich verplaatst naar de parallelwegen? Zijn die gebaseerd op cijfers of onderzoek?

Wat is het tijdschema van de werken?

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

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Toen er tijdens de lockdown een voorlopig fietspad werd aangelegd op de Lambermontlaan, werd er in samenspraak met de gemeente beslist om een definitieve heraanleg te overwegen.*

Er werd een enquête uitgevoerd over het tijdelijke fietsplan en op basis van de resultaten werden de definitieve plannen ontworpen. Voorts werd er meermaals overlegd met de betrokken gemeente en werden er begeleidingscomités georganiseerd. De plannen zijn er in de eerste plaats op gericht om voetgangers en fietsers te beschermen, maar er werd ook rekening gehouden met automobilisten. Bovendien zal het bijkomende groen zorgen voor een aangrenzende omgeving en een betere insijpeling van het regenwater.

De Lambermontlaan behoort tot het autonetwerk plus. Dat betekent dat er veel autoverkeer doorrijdt. Het feit dat het aantal rijstroken voor het tijdelijke fietspad werd teruggebracht van drie tot twee, heeft de verkeersstroom niet verstoord. Daarom worden de twee rijstroken behouden en kan er met de vrijgekomen ruimte een doorlopend en veilig fietspad aangelegd worden, waarop fietsers in twee richtingen kunnen rijden. De ventweg zal bestemd zijn voor het lokale verkeer.

De plannen zijn ook ontworpen om de aangrenzende woonwijken zo veel mogelijk te beschermen tegen doorgaand verkeer. Zo zullen automobilisten van het centrale gedeelte van de Lambermontlaan niet langer rechts kunnen afslaan naar de Jan Blockxstraat en de Albert Desenfanslaan. Om naar een aantal andere straten af te slaan moeten automobilisten op de middenweg eerst invoegen op de ventweg en vaart minderen.

Er werd een budget van 8 miljoen euro uitgetrokken voor het project, waarvan 7 miljoen euro afkomstig is van Beliris en 1 miljoen euro van het gewest.

De werken gaan van start in 2024. De duur zal afhangen van de coördinatie van de nutsbedrijven. Die gaat van start zodra de vergunning wordt verleend. De wegenwerken zullen ongeveer 250 werkdagen in beslag nemen.

permettront de réduire au maximum le trafic de transit depuis le boulevard.

Un budget de 8 millions d'euros est alloué au projet. Le financement sera ventilé comme suit : 7 millions d'euros provenant de Beliris et 1 million d'euros, de la Région.

Les travaux sont prévus à partir de 2024 et leur durée sera fonction de la coordination des impétrants, encore inconnus à ce jour. Celle-ci sera lancée une fois le permis obtenu. Les travaux de voirie devraient prendre approximativement 250 jours ouvrables.

1125 **M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).**- Les informations relatives aux consultations et aux comités d'accompagnement sont-elles centralisées quelque part ?

1125 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La demande de permis contient des procédures. En outre, dans le cadre de l'enquête publique, tous les documents et études de mobilité sont toujours mis à disposition. Comme je l'ai déjà souligné, la procédure est assez longue, mais la demande de permis est un autre moyen essentiel pour permettre aux citoyens de s'exprimer.

- *L'incident est clos.*

1131 **QUESTION ORALE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

1131 **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,**

1131 **concernant le réaménagement de la place de la Reine à Schaerbeek.**

1133 **M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).**- Le projet de réaménagement de la place de la Reine à Schaerbeek a été publié sur le site de Bruxelles Mobilité. Nous y apprenons que la place sera transformée en « salon de ville », pour reprendre le terme publié.

Ce projet compte de nombreux éléments à saluer, dont la verdurisation, la mise à niveau de l'éclairage et la création d'une piste cyclable.

Le début des travaux à la mi-2024 annoncé dans la presse vous paraît-il plausible ? À quelle échéance ce salon de ville sera-t-il finalisé ?

Quels budgets sont investis dans le projet ? Quel montant vient de la Région et quelle part est assumée par Beliris ?

Nous comprenons également que les voitures circuleront sur les bandes de tram afin de permettre aux personnes à mobilité réduite d'utiliser les arrêts de transports en commun de manière sûre.

De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés) (*in het Frans*).- *Waar vind ik informatie over de raadplegingen en de begeleidingscomités?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (*in het Frans*).- *In het kader van het openbaar onderzoek zijn alle betrokken documenten en onderzoeken beschikbaar voor het grote publiek. Burgers kunnen zich ook uitspreken in het kader van de vergunningsaanvraag.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER

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

betreffende de heraanleg van het Koninginneplein in Schaerbeek.

De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés) (*in het Frans*).- *Het plan voor de heraanleg van het Koninginneplein in Schaerbeek is gepubliceerd op de website van Brussel Mobiliteit.*

Zullen de werken midden 2024 aanvangen? Wanneer zullen ze klaar zijn?

Hoeveel wordt er in het project geïnvesteerd?

Wat wordt desgevallend de impact van het project op de commerciële snelheid van de MIVB op die plaats?

Werd er met de buurtbewoners enkel in het kader van de stedenbouwkundige vergunning overlegd?

Hoeveel parkeerplaatsen verdwijnen er? Waar komen er parkeerplaatsen om die te vervangen?

Prévoyez-vous une incidence sur la vitesse commerciale de la STIB à cet endroit ? Le cas échéant, de quel ordre ?

Il n'est fait mention nulle part d'une consultation avec les riverains. J'imagine qu'elle a néanmoins eu lieu. Pouvez-vous nous éclairer à ce sujet ? S'agissait-il d'une consultation dans le cadre du permis d'urbanisme uniquement ou y en a-t-il eu d'autres au préalable ?

Les places de parking supprimées seront apparemment compensées. Le confirmez-vous ? Combien de places seront supprimées ? Où les places de remplacement seront-elles trouvées ?

¹¹³⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Dans le cadre du contrat de rénovation urbaine (CRU) Brabant Nord-Saint-Lazare, Bruxelles Mobilité, en partenariat avec la STIB et la commune de Schaerbeek, va réaménager la place de la Reine, espace perçu comme un axe de transit peu convivial. Le projet vise l'apaisement du trafic et l'amélioration de la qualité des espaces publics. La participation citoyenne au cœur de ce projet a été mise en œuvre parallèlement à l'évolution de l'esquisse de Bruxelles Mobilité.

Le projet de réaménagement de la place de la Reine à Schaerbeek améliorera la vitesse commerciale des transports en commun. L'incidence du dispositif a été étudiée par le bureau d'étude Stratec, qui a réalisé le rapport d'incidences. Ses calculs indiquent une amélioration de la situation, même avec le passage des véhicules. En outre, la mise en accessibilité de cet arrêt est une bonne nouvelle pour la STIB et ses usagers. Permettre aux personnes à mobilité réduite d'embarquer en toute autonomie est primordial pour la société de transports publics bruxelloise, qui, chaque année, poursuit la mise aux normes de ses arrêts en surface.

Le projet s'intègre dans les mesures prises dans le cadre du contrat local de mobilité Colignon-Josaphat, qui vont dans le sens d'une amélioration de la vitesse commerciale de la ligne 92 à proximité du périmètre d'étude. La vitesse pourrait ainsi passer de 10,6 km/h à 13,1 km/h. En ce qui concerne le processus de concertation, une consultation a eu lieu en quatre étapes, débutant en 2021 par la phase 0, dédiée aux premières observations et à l'identification des acteurs et publics cibles.

La deuxième étape de ce processus participatif - la phase 1 - a été celle du diagnostic : des séances d'information, des micro-trottoirs, des entretiens et sondages en ligne ont alors été effectués.

La phase 2 s'est divisée en deux ateliers devant permettre à Bruxelles Mobilité d'intégrer des recommandations et de faire évoluer son esquisse.

Enfin, un événement a été organisé lors de la phase 3 : un stand a été installé afin de présenter aux habitants l'avancée des esquisses, et les citoyens ont pu s'exprimer une dernière fois avant que Bruxelles Mobilité n'introduise la demande de

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Volgens het effectenrapport van studiebureau Stratec kan de commerciële snelheid op lijn 92 stijgen van 10,6 km/u naar 13,1 km/u dankzij de heraanleg. Bovendien wordt de halte op het plein beter toegankelijk.

Het overleg vond plaats in vier fasen. In fase 0 werden de actoren en doelpublieken geïdentificeerd. Fase 1 omvatte onder andere informatiesessies en onlinepeilingen. In fase 2 werden twee workshops georganiseerd om het Brussel Mobiliteit mogelijk te maken de aanbevelingen op te nemen in het project. Tijdens fase 3 konden de omwonenden zich op een stand waar de plannen werden voorgesteld, zich er een laatste keer over uitspreken.

85 parkeerplaatsen worden geschrapt. De parking Kruidtuin biedt de mogelijkheid van roterend parkeren. Andere parkeerplaatsen zouden vrijwillig ter beschikking kunnen worden gesteld. Parking.brussels moet de situatie nog analyseren.

Op voorwaarde dat de stedenbouwkundige vergunning begin 2024 wordt verkregen, kunnen de werken starten in de winter van 2024. Het einde is gepland voor de zomer van 2026.

Het totaalbudget bedraagt 5.850.775,25 euro, waarbij 2.750.000 euro afkomstig is van het stadsvernieuwingscontract, 2.770.940 euro van het Avantiprogramma van de MIVB en 315.000 euro van de gemeente Schaerbeek.

permis d'urbanisme. Je rappelle que cette demande comprend une procédure légale de concertation, procédure qui sera bien entendu respectée.

En ce qui concerne le stationnement, dans le cadre de ce CRU, 85 places de stationnement seront supprimées. Hormis les parkings publics et ceux déjà mutualisés, le parking Botanique offre un potentiel de stationnement rotatif. Il est également possible de mutualiser les parkings des commerces et liés à l'enseignement - par exemple l'institut Galilée - durant la nuit et le week-end. D'autres places de parking disponibles aux alentours des immeubles de bureaux pourraient être mises à disposition sur une base volontaire. La situation doit être analysée par parking.brussels au cas par cas.

Sous condition de l'obtention du permis d'urbanisme dans un délai raisonnable, soit au début de l'année 2024, Bruxelles Mobilité pourra entamer les travaux durant l'hiver de la même année. Ces travaux seront effectués par phases et devraient s'étaler sur environ dix-huit mois. Leur fin est prévue pour l'été 2026.

Le budget total du réaménagement de la place et des rues adjacentes est estimé à 5.850.775,25 euros, ventilés comme suit : 2.750.000 euros proviennent du budget prévu dans le cadre du CRU, 2.770.940 euros sont issus du budget du programme Avanti de la STIB, et 315.000 euros, de la commune de Schaerbeek.

1139 **M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).**- Contrairement à ce que j'avais compris, les emplacements de parking ne seront donc pas compensés, mais des solutions de mutualisation existent.

1139 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- On a demandé à Bruxelles Mobilité d'analyser la situation et de mutualiser les places où cela est possible. Diverses possibilités ont ainsi pu être dégagées, mais elles doivent encore être mises en œuvre. Nous veillerons à ce que parking.brussels soit efficace en la matière. Je ne peux encore garantir que chaque projet sera réalisé, cela se fera dans la phase de pérennisation.

- *L'incident est clos.*

1145 **QUESTION ORALE DE M. YOUSSEF HANDICHI**

1145 **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,**

1145 **concernant les discriminations sur la base de l'état de la santé à la STIB.**

1147 **M. Youssef Handichi (PTB).**- Récemment, des témoignages consternants ont fait surface à la STIB, faisant état de discriminations fondées sur l'état de santé des travailleurs.

De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés) (in het Frans).- *De parkeerplaatsen die verdwijnen, worden dus niet gecompenseerd, maar er bestaan oplossingen van park sharing.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Er zijn verschillende mogelijkheden van park sharing, maar ze moeten nog worden geïmplementeerd.*

- *Het incident is 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,

betreffende discriminatie op grond van gezondheidstoestand bij de MIVB.

De heer Youssef Handichi (PTB) (in het Frans).- *Recent kwamen er ontstellende feiten aan het licht over discriminatie bij de MIVB op basis van de gezondheid van de werknemers. Zo werd een werknemer die na een depressie weer aan de slag*

Permettez-moi de relayer à titre d'illustration quelques-uns de ces témoignages glaçants.

« Après un divorce et la perte de ma maman, je suis tombé en dépression. Alors que je remontais la pente et que j'allais reprendre le travail en mi-temps médical, j'ai été licencié. »

« J'ai été opéré du cœur en janvier. À mon retour, j'avais besoin de trois mois d'horaires de travail adapté pour mon traitement. Cela m'a été refusé et j'ai finalement été licencié. »

« Je prends deux médicaments contre l'hypertension. Je ne peux médicalement travailler que le matin. Et cela fait des années que cela se passe bien, que je peux prendre mon traitement, qui est incompatible avec la conduite l'après-midi. Et là, du jour au lendemain, on m'oblige à rouler jusqu'à 18 ou 19 heures. C'est impossible, je vais tuer accidentellement des gens ! »

« Après 18 ans comme chauffeur de bus, mon dos est bousillé et je souffre du matin au soir. La seule façon de continuer d'exercer ce métier que j'aime, c'est en mi-temps médical. Alors que la mutuelle et la médecine du travail ont prolongé leur accord jusqu'à fin juin, le département des ressources humaines met fin à mon mi-temps médical fin mars. Je vais devoir quitter la STIB. »

Contrairement à ce que pourraient laisser croire ces témoignages, on ne parle pas ici d'Amazon ou d'une autre grande multinationale, mais bien de la STIB, un service public bruxellois.

Des centaines de travailleurs de la STIB ont déjà été licenciés pour absentéisme fréquent, sur la base du facteur de Bradford. En clair : trois périodes d'incapacité de travail par an sont considérées comme de l'absentéisme fréquent et important, même s'il s'agit de trois absences d'un jour. Dans ces conditions, de trop nombreux agents viennent travailler en subissant une pression généralisée, alors que leur état de santé ne leur permet pas de transporter des vies humaines en toute sécurité. Ils craignent en effet d'être licenciés s'ils présentent encore un certificat médical.

Avec sa gestion inhumaine de l'absentéisme, la STIB licencie de manière discriminatoire et met la santé des travailleurs en danger, sans parler des risques engendrés pour la sécurité des voyageurs. Cette situation inacceptable est d'ailleurs dénoncée par les syndicats depuis des années. Depuis quelques mois, Unia croule littéralement sous les signalements de discriminations sur la base de l'état de santé.

Avec ses refus ou ses limitations dans le temps d'aménagements raisonnables des conditions de travail, la STIB commet en effet des infractions à la loi antidiscrimination. Cela doit cesser. La STIB n'est pas au-dessus des lois, elle doit entendre les syndicats et Unia.

Compte tenu de ces informations, je n'ai qu'une seule question à vous adresser : quelles mesures avez-vous envisagées pour que

wilde, ontslagen. Aangepast werk voor wie een zware ingreep onderging werd geweigerd, net als een verlenging van deeltijds werk voor een chauffeur die door rugpijn niet langer voltijds kan werken. Dat zijn toestanden die we verwachten bij multinationals als Amazon, niet bij een Brusselse overheidsdienst.

De MIVB ontsloeg al honderden medewerkers wegens frequente afwezigheid op basis van de Bradfordfactor. Wie drie keer per jaar ziekteverlof neemt, is volgens die factor frequent afwezig, ook als het om één dag gaat. Heel wat medewerkers blijven uit angst voor ontslag dan ook aan het werk terwijl hun gezondheid het niet toelaat om in alle veiligheid reizigers te vervoeren.

De MIVB gaat op een onmenselijke manier om met werknemers die afwezig zijn wegens ziekte, maakt zich schuldig aan discriminatie en brengt de gezondheid van haar medewerkers in gevaar. Dat is onaanvaardbaar en wordt al jaren door de vakbonden aangeklaagd.

Sinds enkele maanden ontvangt ook Unia bijzonder veel klachten. Als ze weigert aangepast werk aan te bieden, pleegt de MIVB immers een inbreuk op de antidiscriminatiewetgeving. Het wordt tijd dat daar een einde aan komt.

Welke maatregelen neemt u om ervoor te zorgen dat de MIVB onmiddellijk stopt met discriminatie op basis van gezondheid?

la STIB cesse immédiatement ces discriminations sur la base de l'état de santé ?

1149 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il ne fait aucun doute que chaque personne malade doit être protégée et que les personnes souffrant de maladies chroniques ou qui ont une santé fragile doivent pouvoir maintenir leur activité professionnelle, et ce non seulement pour des raisons financières, mais également afin de maintenir une vie professionnelle et sociale pour se sentir épanouis professionnellement malgré la maladie.

Leur bien-être est pris en considération par la STIB, qui mène, depuis de nombreuses années, une politique sociale solide et proactive qui vise à donner accès à différents types de solutions à ses collaborateurs et collaboratrices.

Cette politique s'opère à plusieurs niveaux. Ainsi, au niveau local, les agents peuvent contacter leur hiérarchie en demandant des aménagements d'horaire ou du poste de travail, sur la base des recommandations médicales émanant de la médecine de travail. Environ 5 % des chauffeurs de bus ont, par exemple, un horaire adapté pour raison médicale.

Par ailleurs, un parcours de réorientation professionnelle est proposé aux personnes qui se retrouvent en inaptitude temporaire ou définitive. Il a pour objectif d'aider activement les agents à se repositionner au sein de l'entreprise et prévoit notamment un accès prioritaire à certaines fonctions lors du processus de sélection. Ce parcours concerne actuellement à peu près 2 % du personnel de la STIB.

Aux personnes qui souhaitent reprendre leur fonction de façon progressive - après une période d'absence de longue durée ou une maladie lourde, par exemple -, est proposée la possibilité du mi-temps médical, pendant une période pouvant aller jusqu'à un an. L'objectif est d'aider le collaborateur ou la collaboratrice à reprendre son ancienne fonction, mais progressivement. Pour les personnes atteintes d'une maladie grave, la limite d'un an n'est pas d'application. Aujourd'hui, 1,3 % des effectifs de la STIB bénéficient d'un mi-temps médical.

La STIB offre en outre un large panel de crédit-temps et de congés thématiques, dont une partie concerne les fins de carrière. Quelque 2,8 % du personnel de la STIB bénéficie de cette opportunité.

En plus des managers auxquels les collaborateurs et collaboratrices peuvent s'adresser, la STIB dispose également de conseillers sociaux, auxquels le personnel peut faire appel en cas de difficultés, qu'elles soient de nature professionnelle ou privée. Le personnel peut aussi recourir au programme d'aide aux employés. Ce programme consiste en un accompagnement psychologique professionnel et comprend une plateforme interactive axée sur l'épanouissement personnel. L'agent et ses ayants droit ont un accès gratuit à ce service.

En outre, la STIB a mis en place un système de complément maladie-invalidité, qui permet d'éviter à ses agents de se

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Uiteraard moeten werknemers met gezondheidsproblemen beschermd worden. Wie chronisch ziek is, moet aan het werk kunnen blijven, zowel om financiële als om sociale redenen.*

De MIVB voert al lang een uitgebreid proactief sociaal beleid met een brede waaier van oplossingen voor de werknemers. Die kunnen bijvoorbeeld op basis van een advies van de arbeidsgeneesheer een aanpassing van hun werkuren of hun werkplek vragen. Zo heeft 5% van de buschauffeurs een aangepast uurrooster.

Wie tijdelijk of definitief arbeidsongeschikt is, kan loopbaanbegeleiding krijgen. Die is in de eerste plaats gericht op overplaatsing binnen de MIVB. Momenteel volgt bijna 2% van de personeelsleden loopbaanbegeleiding.

Wie na een langdurige afwezigheid of ernstige ziekte geleidelijk weer aan het werk wil, kan tot een jaar om medische redenen halftijds werken. Voor wie ernstig ziek was, kan dat zelfs langer. Vandaag is 1,3% van de MIVB-medewerkers om medische redenen halftijds aan de slag.

Voorts biedt de MIVB tijdskrediet en thematische verloven, waar 2,8% van het personeel gebruik van maakt.

Bovendien kunnen werknemers van de maatschappij bij de sociale adviseurs van de MIVB aankloppen met hun problemen, of gratis een beroep doen op het programma voor psychologische ondersteuning.

Ten slotte voerde de MIVB een aanvullend ziekte- en invaliditeitssysteem in om te voorkomen dat werknemers met gezondheidsproblemen financiële moeilijkheden krijgen. Dat geldt momenteel voor 4% van de medewerkers.

Ondanks al die maatregelen kan het gebeuren dat een medewerker niet meer aan het werk kan en dat de arbeidsovereenkomst moet worden stopgezet. Ontslag wordt echter altijd pas in laatste instantie overwogen.

retrouver en difficulté financière en cas de problèmes de santé. Ce système consiste en une couverture pendant la première année de maladie et, par la suite, en une couverture complémentaire chez un assureur. Ce système concerne 4 % de la population active de la STIB.

Malgré toutes ces mesures, il arrive qu'une reprise du travail ne soit pas ou plus possible et qu'il faille envisager une rupture du contrat de travail. À cet égard, je précise que le licenciement est toujours la dernière mesure envisagée lorsque les autres solutions n'ont pas pu être mises en œuvre.

¹¹⁵³ **M. Youssef Handichi (PTB).**- Je butte systématiquement sur la même difficulté avec vous dans cette commission : vous lisez sagement les réponses que la STIB vous envoie. Or, la réalité est tout autre.

Je vous ai soumis plusieurs témoignages d'agents licenciés sur la base de discriminations en raison de leur état de santé. Unia croule sous les plaintes. Je suis en possession de son analyse juridique que je vous transmettrai. Elle confirme ces discriminations à la STIB.

J'aurais aimé vous entendre dire, comme nous l'a exprimé le ministre Sven Gatz, qu'il était inacceptable de toujours appliquer le facteur Bradford à la STIB, dans un organisme d'intérêt public. Il se positionne clairement. Vous, par contre, semblez suivre sagement le processus et n'êtes pas dérangée par le facteur Bradford.

Le directeur des ressources humaines de la STIB, M. Martin, est surnommé « Monsieur Propre » par les agents, car, depuis son entrée en service, il a licencié plus de 250 agents.

Je vous ai donné des exemples concrets de licenciements sur la base de l'état de santé. Il s'agit de discriminations avérées et confirmées par Unia dans son analyse juridique. Je vous invite à la lire et à y réagir. Je reviendrai sur ce sujet dans quelques mois, lorsque vous aurez eu le temps d'analyser ce document, en espérant un changement de position. Cela vous grandirait de cesser de suivre les propos qui vous sont transmis par la direction de la STIB, qui ne reflètent pas la réalité des événements.

¹¹⁵⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je vous ai expliqué la politique menée et les mesures mises en œuvre. Je ne pense pas que la présente commission soit un bon endroit pour discuter de dossiers individuels, ne fût-ce que pour respecter la vie privée des personnes concernées.

De manière générale, la politique du gouvernement vise à ce que chaque personne malade soit protégée et que les personnes souffrant d'une affection chronique ou présentant une santé fragile puissent maintenir leurs activités professionnelles.

¹¹⁵⁵ **M. Youssef Handichi (PTB).**- Je parlais principalement de l'avis juridique d'Unia, qui ne se base pas du tout sur des cas individuels, mais sur ce qui se passe concrètement à la STIB.

De heer Youssef Handichi (PTB) (in het Frans).- *Ik heb telkens hetzelfde probleem met uw antwoorden. U leest immers braaffjes het antwoord van de MIVB voor. Dat geeft echter de werkelijkheid niet weer.*

Unia bevestigt dat de MIVB zich schuldig maakt aan discriminatie op basis van gezondheid. Dat blijkt ook uit meerdere getuigenissen.

Ik had graag van u gehoord dat het onaanvaardbaar is dat de MIVB de Bradfordfactor toepast. Minister Gatz heeft zich daar wel duidelijk over uitgesproken.

Sinds het aantreden van de huidige personeelsdirecteur zijn er bij de MIVB al 250 medewerkers ontslagen.

Over enkele maanden kom ik hierop terug, in de hoop dat u ondertussen uw standpunt op basis van de juridische analyse van Unia wijzigt. Het zou u sieren als u niet langer kritiekloos de uitleg van de MIVB aanvaardt.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik schetste het beleid en de maatregelen. Het is niet gepast om hier persoonlijke dossiers te bespreken.*

De regering wil alle zieke werknemers beschermen.

De heer Youssef Handichi (PTB) (in het Frans).- *Het juridische advies van Unia steunt niet op individuele gevallen, maar op de concrete situatie bij de MIVB.*

- *L'incident est clos.*

- *Het incident is gesloten.*

1161 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. IBRAHIM DÖNMEZ**

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ

1161 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,

1161 concernant l'état de la concertation sociale, l'organisation de formations continues et la revalorisation des barèmes pour les travailleurs des centres de contrôle technique bruxellois.

betreffende het sociaal overleg, de organisatie van bijscholing en de herwaardering van de loonschalen van de werknemers in de Brusselse autokeuringscentra.

1163 **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Le 15 mars 2022, ma collègue Leila Agic vous a interrogée sur le manque de concertation avec l'ensemble des partenaires sociaux pour l'encadrement et la gestion des centres de contrôle technique bruxellois.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (*in het Frans*).- *Bij de zesde staatshervorming werd het toezicht op de erkende autokeuringscentra, inclusief de validering en de certificering van de opleidingen waarop de werknemers in de sector wettelijk recht hebben, overgedragen aan de gewesten.*

Mon groupe a alors eu l'occasion d'insister sur la nécessité d'optimiser et de structurer une concertation sociale tripartite, régulière et fluide entre l'administration, les directions des deux sociétés gérantes des centres de contrôle techniques bruxellois et les organisations syndicales représentatives des travailleurs qui n'avaient apparemment pas bénéficié, auprès de l'administration ou de votre cabinet, de la même accessibilité et qualité d'écoute que la direction de ces deux organismes.

In maart vorig jaar antwoordde u op een vraag van mevrouw Agic dat het in 2019 aan Brussel Mobiliteit voorgelegde opleidingsplan nog steeds niet was goedgekeurd, omdat het lesmateriaal voor de opleiding van adjunct-inspecteurs ontbrak. Brussel Mobiliteit zou een opleidingsprogramma uitwerken in overeenstemming met het koninklijk besluit van 23 december 1994 en met de opleidingsprogramma's in de andere gewesten.

Pour rappel, à la suite de la sixième réforme de l'État, la tutelle sur les entreprises agréées pour le contrôle technique automobile et les centres d'examen du permis de conduire a été transférée aux Régions. À cette occasion, le Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire, qui assurait la supervision, la coordination et le contrôle du secteur, a été dissous. Il appartient dès lors à chaque Région de s'organiser afin de reprendre en main ces compétences, parmi lesquelles figurent également la validation et la certification des formations continues auxquelles les travailleurs du secteur ont légalement droit.

U preciseerde ook dat de verhoging van de weddeschalen in het koninklijk besluit van bijna dertig jaar geleden kon worden overwogen, zodra de financiële audit van de twee beheersorganisaties was afgelopen.

Is het opleidingsplan goedgekeurd? Is er voor alle functies, inclusief die van adjunct-inspecteur, eindelijk een specifiek opleidingsprogramma?

Tot voor kort waren blijkbaar niet alle opleidingen in beide talen beschikbaar. Is dat gecorrigeerd?

Naar verluidt werden de vakbonden pas laat bij het opleidingsprogramma betrokken. Is er ondertussen een methode voor proactief sociaal overleg ingevoerd?

Sinds het koninklijk besluit van 1994 heeft de automobielsector een aantal technologische veranderingen ondergaan. Is daarmee rekening gehouden in de opleidingsprogramma's? Is het herziene koninklijk besluit van 1994 nog steeds adequaat?

Is er overleg geweest met de andere gewesten over de opleidingsprogramma's en de certificaties? Is er een wederzijdse erkenning van de opleidingen en diploma's?

Is de financiële audit van de twee organisaties afgerond?

Komt er een verhoging van de weddeschalen?

À la suite de nos questions, vous nous avez précisé également que la revalorisation des barèmes fixés par cet arrêté il y a près de 30 ans pourrait être envisagée dès la finalisation de l'audit financier des deux organismes gérant les centres de contrôle technique bruxellois.

Aujourd'hui, un an après nos dernières questions et près de neuf ans après la régionalisation de cette compétence, ce plan de formation est-il finalisé et avez-vous pu le valider ?

Toutes les fonctions, en ce compris celle d'inspecteur-adjoint, bénéficient-elles enfin d'un programme de formation dédié ?

Jusqu'à il y a peu, il semble que toutes les formations et certifications n'étaient pas disponibles dans les deux langues. Cette situation a-t-elle été corrigée ?

Il nous avait été rapporté que les organisations représentatives des travailleurs ont été impliquées tardivement dans le travail d'élaboration de ce programme de formation. Une méthodologie de concertation sociale proactive a-t-elle été fixée et adoptée par vos services depuis notre dernière discussion ? Quelle est-elle ?

Depuis l'arrêté de 1994, le secteur automobile a connu bon nombre d'évolutions technologiques avec la généralisation de l'électronique et le développement de véhicules hybrides et tout électriques. Les programmes de formation définis ont-ils intégré ces évolutions ? L'arrêté de 1994, révisé par l'arrêté du 28 juin 2018, est-il toujours adéquat à cet égard ?

Y a-t-il eu une concertation avec les deux autres Régions en ce qui concerne la détermination de ces programmes de formation et l'accès aux certifications ? La reconnaissance mutuelle de ces formations et certifications est-elle garantie entre les trois Régions ?

Enfin, l'audit financier des deux organismes est-il finalisé ?

Alors que les tarifs des contrôles ont encore augmenté au 1er janvier 2023, qu'en est-il de la revalorisation des barèmes fixés en vertu de l'annexe 2 de l'arrêté du 23 décembre 1994 ?

¹¹⁶⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le contrôle technique en Belgique, et particulièrement à Bruxelles, est une structure singulière à plus d'un titre. En effet, il est assuré par deux entreprises privées qui exercent une mission de service public en coopération avec les pouvoirs publics. Ainsi, il n'est pas possible pour la Région de se substituer aux employeurs des centres de contrôle dans les négociations sur les conditions de travail. Le rôle premier de l'administration est de s'assurer du bon respect de la réglementation et non de s'ingérer dans la gestion quotidienne des organismes.

Ce constat n'empêche toutefois pas Bruxelles Mobilité et mon cabinet de prêter une oreille attentive aux problèmes pouvant surgir au sein des organismes et d'apporter leur aide dans la recherche de solutions, comme c'est le cas pour la question importante des formations. La présence sur le terrain d'inspecteurs régionaux permet aussi de recueillir des échos plus directs.

Concernant les formations, celles-ci sont dispensées régulièrement. Le programme de formation pour la fonction d'inspecteur adjoint est finalisé et une solution temporaire a été

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *De autokeuring in Brussel wordt uitgevoerd door twee privéorganisaties in het kader van een openbaardienstopdracht. Het gewest kan dus niet in de plaats van de werkgevers treden bij onderhandelingen over arbeidsvoorwaarden. De belangrijkste rol van de administratie bestaat erin om de regelgeving te doen naleven. Dat belet Brussel Mobiliteit en mijn kabinet evenwel niet om mee te zoeken naar oplossingen, bijvoorbeeld voor de opleidingen.*

Er worden regelmatig opleidingen gegeven. Het opleidingsprogramma voor de functie van adjunct-inspecteur is afgerond en voor de andere functies is een tijdelijke oplossing gevonden. Zo wordt er samengewerkt met GOCA Vlaanderen voor opleidingen in het Nederlands.

Het doel van Brussels Mobiliteit is om tegen de zomer een definitief opleidingsplan klaar te hebben. Brussels Mobiliteit zal uiteraard de vakbonden bij dat proces blijven betrekken.

trouvée pour les formations des autres catégories (inspecteur, chef adjoint, chef). Ces solutions impliquent parfois un regroupement entre les centres et une collaboration avec l'ASBL GOCA Vlaanderen (Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire) pour les formations en néerlandais. Il s'agit de solutions pragmatiques trouvées dans l'intérêt des travailleurs, chacun pouvant bénéficier d'une formation dans sa langue.

L'objectif de Bruxelles Mobilité est de finaliser avant l'été un plan de formation permettant à tous d'envisager les choses à plus longue échéance. Bruxelles Mobilité continuera, bien entendu, d'associer les syndicats au processus, mais il est important que cette discussion n'empêche pas le dialogue nécessaire au sein des entreprises.

Par ailleurs, concernant les véhicules hybrides et électriques, il n'y a actuellement pas de formation spécifique. Celle-ci est intégrée dans la formation générale qui fournit les informations nécessaires au contrôle de ces véhicules.

¹¹⁶⁷ Les instructions sont adaptées au fur et à mesure et, concernant l'arrêté de 2018, la directive 2014/45/UE ne prévoit aucune disposition particulière quant au contrôle des véhicules électriques. On peut donc considérer qu'il est à jour à cet égard. Il ne faut pas perdre de vue que les inspecteurs du contrôle technique sont compétents pour vérifier le bon fonctionnement du véhicule examiné, et non pour faire le diagnostic d'une éventuelle panne ni conseiller une réparation.

Les cabinets régionaux et fédéral ainsi que les administrations correspondantes sont régulièrement en contact pour envisager ensemble les évolutions des pratiques et des réglementations. Il ne s'agit cependant pas d'une collaboration institutionnalisée. Dans la pratique, même si les formations et leurs contenus ne sont pas uniformisés à l'échelle de la Belgique, cela ne constitue généralement pas un frein pour la mobilité des travailleurs.

Enfin, l'audit des centres d'examen du permis de conduire et de contrôle technique touche à sa fin et devrait permettre, avant l'été, de dégager certaines pistes de travail.

Notons toutefois que les salaires des travailleurs du secteur ont déjà été augmentés au 1er janvier, suivant l'index du mois de novembre, mais qu'ils le sont également en application du système des augmentations biennales. Ce système permet, dans le secteur du contrôle technique, une revalorisation des rémunérations qui intervient en supplément de l'indexation des salaires.

¹¹⁶⁹ **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Je souligne la revalorisation au niveau des barèmes, un élément important pour tous les travailleurs.

Pour ce qui est des formations, avant l'été, Bruxelles Formation finalisera le plan qui s'y rapporte, et les conclusions de l'audit au sujet des centres d'examen du permis de conduire et de contrôle technique seront disponibles. Je vous propose donc de

Er is momenteel geen specifieke opleiding voor hybride en elektrische voertuigen. De algemene opleiding verschaft al de nodige informatie om die voertuigen te keuren en de instructies worden zo nodig aangepast. Richtlijn 2014/45/EU bevat geen specifieke bepalingen voor de keuring van elektrische voertuigen. Het koninklijk besluit van 2018 blijft dus actueel.

De gewestelijke en federale kabinetten en administraties staan regelmatig met elkaar in contact om eventuele wijzigingen van de praktijken en voorschriften te bespreken. Het gaat evenwel niet om een geïnstitutionaliseerde samenwerking. Dat de opleidingen niet dezelfde zijn in heel België, vormt over het algemeen geen belemmering voor de mobiliteit van de werknemers.

De audit van de autokeuringscentra is bijna voltooid. Het moet dus mogelijk zijn om nog voor de zomer een aantal denksporen vast te stellen.

De lonen van de werknemers in de sector werden op 1 januari geïndexeerd. Bovendien is er een systeem van tweejaarlijkse verhogingen van toepassing.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- *Dat is niet hetzelfde als een verhoging van de weddeschalen.*

Het opleidingsplan en de audit zullen tegen de zomer afgerond zijn. Ik stel voor om aan het einde van de zomer of aan het begin van de herfst op de kwestie terug te komen. Ik hoop dat er tegen

revenir sur la question à la fin de l'été ou au début de l'automne. Aujourd'hui, vous l'avez précisé, nous disposons de solutions provisoires grâce à des partenariats avec les autres Régions pour les différentes langues. J'aimerais qu'au-delà de cette solution temporaire, le processus aboutisse à l'automne pour que les formations se fassent au moins dans les deux langues à Bruxelles.

- *L'incident est clos.*

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. DAVID LEISTERH

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 risques d'effondrement dans les tunnels Vleurgat et Bailli.

M. David Leisterh (MR).- Je crois utile de revenir sur la question d'actualité que j'ai posée lors de la séance plénière de vendredi dernier.

Fin mars, nous avons appris avec consternation que deux autres tunnels devaient faire l'objet de mesures urgentes de sécurisation. Les tunnels Vleurgat et Bailli doivent désormais être surveillés étroitement, car on y a décelé, en 2022 déjà, des risques d'effondrement de la dalle de toiture. Bruxelles Mobilité a signalé pour ces deux ouvrages un danger à moyen terme pour les usagers, avec la possibilité d'une rupture subite d'une partie de la toiture. Afin de parer au plus urgent, Bruxelles Mobilité allait y installer des étaçons en juillet et en août, pour un coût de 14 millions d'euros.

Ces nouvelles ont de quoi étonner, Madame la Ministre. Mon groupe avait déjà dénoncé, en octobre dernier, le choix de lisser les investissements prévus en 2016. La date de fin des travaux est passée de 2026 à 2032. Malgré nos multiples questions et nos craintes quant aux constats posés par l'audit de 2021, vous aviez expliqué que ce lissage n'aurait aucune conséquence sur la sécurité. D'après l'audit, « sur 30 ouvrages, 8 sont dans un état jugé satisfaisant, 15 dans un état moyen, 4 très moyen et 3 sont considérés comme étant "médiocres". À plusieurs reprises, les conclusions des inspections et diagnostics mentionnent la nécessité de procéder à de nouvelles inspections et attirent l'attention de Bruxelles Mobilité sur des risques existant encore de chutes d'éclats de béton sur les usagers et sur la chaussée, pouvant remettre en cause la sécurité ».

Ce qui fait très peur, c'est que les deux tunnels évoqués ici étaient tous les deux classés comme « moyens », malgré l'urgence de leur réparation, connue aujourd'hui. Pour Vleurgat, l'audit 2021 faisait état d'un « pont avec défauts de moyenne importance touchant la sécurité des usagers » et, dans la partie non visitable, d'un « pont ayant des défauts cachés possibles ». Pour Bailli étaient mentionnés un « pont avec défauts évolutifs touchant la

dan een oplossing is gevonden om de opleidingen in de twee talen in Brussel te organiseren.

- Het incident is gesloten.

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER DAVID LEISTERH

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

betreffende het instortingsgevaar in de Vleurgat- en de Baljuwtunnel.

De heer David Leisterh (MR) *(in het Frans).*- *De Vleurgat- en de Baljuwtunnel moeten nauwlettend worden gemonitord wegens instortingsgevaar. Brussel Mobiliteit zou er in juli en augustus schoren installeren voor een bedrag van 14 miljoen euro.*

Mijn fractie heeft al in oktober 2022 aangeklaagd dat de in 2016 geplande investeringen op de lange baan werden geschoven. De einddatum van de werkzaamheden is verschoven van 2026 naar 2032. Ondanks de vaststellingen in de audit van 2021 zou dat uitstel volgens u geen gevolgen hebben voor de veiligheid.

Het is beangstigend dat de staat van die twee tunnels in de audit als matig werd bestempeld, hoewel ze vandaag dringend moeten worden hersteld.

Waarom hebt u ondanks de risico's beslist de tunnels pas in 2030 volledig te herstellen?

Is het vermelde bedrag van 14 miljoen euro al inbegrepen in de budgetten voor de renovatie van beide tunnels?

Wat zijn de voornaamste gebreken van de tunnels waarvan de staat als matig tot slecht is beoordeeld?

U hebt aangekondigd dat personeel zou worden aangetrokken om de teams belast met de tunnels, metro en premetro te versterken. Hoeveel zijn er in dienst genomen voor de tunnels?

Hebt u maatregelen getroffen om een interventieteam op te richten voor Mobiris?

structure portante » et, pour la partie non visitable, un « pont ayant des défauts cachés possibles ».

Comment expliquez-vous que les risques connus depuis 2021 aient été confirmés par une inspection en 2022, mais que vous avez tout de même décidé de fixer leur réparation complète en 2030 ? Pourquoi avoir décidé ce lissage malgré les risques connus, dans plusieurs tunnels, de chute de béton, de structures portantes fragilisées et d'infiltrations ?

Le montant évoqué de 14 millions d'euros était-il déjà compris dans les budgets prévus pour la rénovation de ces deux tunnels ? Quel montant supplémentaire est-il éventuellement nécessaire pour accélérer les travaux d'étalement ? Comment ce décalage des travaux de rénovation complète affectera-t-il le reste du plan pluriannuel d'investissement et du calendrier de travaux ?

Comment avez-vous étudié les différentes conséquences sur la circulation et travaillé avec les communes concernées et la commission de coordination des chantiers ?

Pouvez-vous nous communiquer, pour les tunnels dont l'état est classé comme moyen, très moyen et médiocre, les principaux défauts qui affectent aujourd'hui les ouvrages ? D'autres, comme les tunnels Botanique, Vleurgat et Bailli, nécessitent-ils encore des réparations urgentes au niveau de leur toiture afin d'assurer la sécurité des usagers ?

Lors de l'examen du budget, vous avez annoncé l'engagement de dix équivalents temps plein pour renforcer les équipes chargées des tunnels, du métro et du prémétro, et de douze autres pour renforcer le personnel de Bruxelles Mobilité. Combien ont été engagés pour les tunnels et quelles fonctions assument-ils ? Combien de personnes assurent-elles aujourd'hui le contrôle des ouvrages ?

Avez-vous pris les mesures nécessaires afin de déployer une équipe d'intervention mobilisable par Mobiris ? Dans la négative, pourquoi ?

¹¹⁷⁷ **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- Ces deux tunnels sont situés sur l'avenue Louise. Au moment de la crise des tunnels, nous nous souviendrons tous que le ministre-président et le ministre de la Mobilité d'alors, Pascal Smet, avaient déclaré dans la presse qu'il fallait peut-être remettre en cause la présence même de tunnels routiers en ville.

Je souhaite donc interroger aujourd'hui la ministre sur sa vision d'avenir et sur les autres solutions possibles. On connaît en effet des exemples comparables à l'avenue Louise. Je pense à l'avenue Garibaldi à Lyon, qui présentait la même configuration, à savoir une succession de trémies pour éviter les carrefours. Cette artère a été réaménagée à la faveur d'une remise à niveau du trafic et d'une redistribution fondamentale de l'espace public pour donner plus de place aux pistes cyclables, aux piétons et aux transports publics.

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) *(in het Frans).*- *Beide tunnels bevinden zich in de buurt van de Louizalaan. Ten tijde van de tunnelcrisis verklaarden de minister-president en de toenmalige minister van Mobiliteit Pascal Smet dat de aanwezigheid van tunnels in de stad misschien ter discussie moest worden gesteld.*

Bij de heraanleg van de avenue Garibaldi in Lyon moesten de tunnels plaats ruimen voor fietspaden, voetgangers en het openbaar vervoer. Overweegt Brussel Mobiliteit om op termijn hetzelfde te doen, in het bijzonder aan de Louizalaan?

Telle est donc ma question : à long terme, Bruxelles Mobilité a-t-elle des réflexions de ce type, en particulier pour l'avenue Louise, au lieu de pérenniser un dispositif de séparation des flux ? Celui-ci vise en effet à maintenir la vitesse du trafic automobile, ce qui n'est plus d'actualité puisque la Région a décidé d'appliquer le principe STOP dans tous les aménagements, c'est-à-dire de renverser les priorités.

¹¹⁷⁹ **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Je voudrais rappeler que le Parlement a tenu une commission spéciale consacrée à l'état des tunnels bruxellois il y a quelques années. Sa recommandation 13 est intéressante, puisqu'elle parle de la vision à long terme : « développer en collaboration avec la commission de l'Infrastructure - l'ancienne dénomination de notre commission de la Mobilité - une vision à long terme concernant l'utilisation et l'avenir des tunnels urbains, et ce, sur la base d'un maximum d'expertises internes et externes qui répondraient aux interrogations suivantes : de quelle manière ceux-ci s'inscrivent-ils dans la mobilité de Bruxelles ? Quelles sont les solutions alternatives ? Que pouvons-nous apprendre des autres villes en ce qui concerne les tunnels dans un contexte urbain ? Comment les tunnels peuvent-ils mieux contribuer à la mobilité et à la qualité de vie dans la ville ? Devons-nous conserver, supprimer ou construire des tunnels afin de garantir la mobilité à Bruxelles ? Il ne doit y avoir aucun tabou et la qualité de vie et la santé des Bruxellois doivent occuper une position centrale. »

Il m'apparaît important de garder à l'esprit cette recommandation qui vise à aborder sans tabou toutes les options. À l'occasion de précédentes questions, j'ai évoqué le développement éventuel du réseau de tunnels sous la place Louise, qui est incomplet à ce niveau-là. Cela permettrait de diriger le flux de voitures sous le goulet Louise et d'améliorer la qualité des infrastructures en surface pour les autres usagers. Cet élément doit aussi faire partie des réflexions et des options, car il participe à une meilleure qualité de vie.

La question doit être envisagée sous toutes ces facettes et non uniquement sous l'angle de la suppression des tunnels.

¹¹⁸¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le plan pluriannuel d'investissement tunnels prévoyait en effet, dans sa dernière version datant de la fin de l'année, que la rénovation lourde du tunnel Bailli soit réalisée en 2031-2032.

Pour rappel, une rénovation lourde comprend, d'une part, la rénovation et le remplacement des éléments de l'infrastructure considérés comme étant vétustes au démarrage de l'étude, à savoir le génie civil de gros œuvre et de second œuvre et les équipements électromécaniques. D'autre part, elle comprend la mise aux normes de sécurité telles que fixées par l'ordonnance de 2019 et son arrêté d'exécution de 2022, menant, par exemple, à une nouvelle conception de la ventilation et à la mise en place de nouvelles installations, à la création d'issues de secours supplémentaires, à l'ajout de dispositifs de détection d'incidents et d'incendie, etc.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Het parlement heeft enkele jaren geleden een bijzondere commissie opgezet over de staat van de tunnels. Aanbeveling 13 betreft de ontwikkeling van een langetermijnvisie op het gebruik en de toekomst van de tunnels. Er wordt aanbevolen om zonder taboes alle opties onder de loep te nemen.*

Bij vorige vragen heb ik al de mogelijkheid geopperd om een netwerk van tunnels onder het Louizaplein te ontwikkelen. Zo zou de levenskwaliteit en de kwaliteit van de bovengrondse infrastructuur voor alle gebruikers verbeteren.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Volgens de laatste versie van het meerjareninvesteringsplan is de renovatie van de Baljuwtunnel gepland in 2031-2032.*

In het kader van het continue beheer was het herstel van het beton van de plafonds van de Vleurgat- en de Baljuwtunnel gepland in 2022 en 2023. Bij de voorbereidende werkzaamheden in 2022 is evenwel de slechte staat van de voorspankabels ontdekt. Dat heeft tot gevolg dat 14 miljoen euro is toegewezen voor schoren, dat vroeger dan gepland een bestek wordt opgesteld voor de studie, waarvan de uitvoering vervroegd wordt van 2029 naar 2024, en dat de werken worden vervroegd van 2031 naar 2026.

Het beheer van de mobiliteit tijdens en na de werkzaamheden wordt gezamenlijk voorbereid door het gewest, Mobiliteit Brussel en de betrokken gemeenten.

La gestion technique du tunnel est bien entendu poursuivie entre-temps, ses équipements de gestion technique centralisée et d'alimentation électrique haute tension et basse tension venant d'être entièrement rénovés et des portiques de protection contre l'intrusion de poids lourds étant en cours de mise en place. Les inspections visuelles de l'ensemble des ouvrages d'art (tunnels, ponts, viaducs, passerelles, passages pédestres souterrains, etc.) se poursuivent également, à un rythme annuel.

Dans le cadre de cette gestion continue, la réparation des bétons dégradés des plafonds des tunnels Bailli et Vleurgat était prévue en 2022 et 2023. C'est lors des travaux préparatoires de 2022 que l'état des câbles de précontrainte a été découvert, menant à la situation actuelle. Les conséquences en sont l'imputation au budget régional de 14 millions d'euros pour la mise en place et l'entretien de l'étalement de leurs toitures et l'anticipation de leurs rénovations lourdes, la rédaction du cahier des charges du marché d'études étant avancée de 2028 à 2023, ramenant le démarrage prévisionnel de l'exécution des études de 2029 à 2024 et celui des travaux, de 2031 à 2026. Ceci illustre à la fois la rigueur, la qualité et la souplesse dont Bruxelles Mobilité fait preuve dans la gestion du plan pluriannuel d'investissement tunnels et de la sécurité des usagers.

La gestion de la mobilité pendant et après les travaux d'étalement est préparée conjointement par la Région, à travers mon cabinet et Bruxelles Mobilité, par les communes, par l'intermédiaire des bourgmestres de la Ville de Bruxelles et d'Ixelles et les administrations communales concernées, et enfin, par les membres permanents de la commission régionale de coordination des chantiers et des sous-commissions concernées. De cette manière, tant les aspects stratégiques, à savoir la mobilité à large échelle, qu'opérationnels, c'est-à-dire portant sur la gestion locale des mobilités à proximité des tunnels, sont pris en considération.

¹¹⁸³ Quatorze tunnels font actuellement l'objet d'un programme de réparation de leurs plafonds. En outre, les tunnels, tout comme l'ensemble des ouvrages d'art, sont inspectés annuellement et la totalité des parties en béton - toitures et piédroits - est sondée chaque année. Bien que l'évolution de l'état sanitaire des ouvrages ne puisse jamais être connue avec précision, ces mesures permettent de réduire sensiblement les risques d'événements fortuits. À cet égard, le nombre d'interventions de sécurisation à effectuer en urgence à la suite des inspections a diminué drastiquement ces dernières années.

D'un point de vue technique et méthodologique, la gestion des tunnels est sensiblement similaire à celle des ponts et des viaducs. L'ensemble est regroupé sous l'appellation « ouvrages d'art », dont l'inspection est assurée par la direction de la gestion et de l'inspection (DGI), tandis que la maintenance, les réparations et renouvellements, les rénovations lourdes, les démolitions, les constructions et les remplacements sont assurés par la direction des projets d'ouvrages d'art (DPO).

La capacité théorique idéale de cette direction telle que définie par l'audit réalisé par Bruxelles Mobilité en 2017-2019 est de 26

Voor veertien tunnels loopt een programma voor de reparatie van de plafonds. Daarnaast worden alle kunstwerken jaarlijks geïnspecteerd. Die maatregelen doen de risico's op onvoorziene gebeurtenissen sterk dalen. De voorbije jaren moesten na inspecties dan ook veel minder noodmaatregelen worden getroffen.

De directie Beheer en Inspectie is verantwoordelijk voor de inspectie van de tunnels en de directie Kunstwerken voor het onderhoud en reparaties.

De directie Kunstwerken telt idealiter 26 voltijdsequivalenten (VTE). Het huidige aantal bedraagt evenwel 14,8 VTE's.

Het personeelsplan voorziet dan ook in de aanwerving van een extra VTE. Het ontbrekende personeel wordt deels gecompenseerd door externe medewerkers.

Ook de directie Beheer en Inspectie heeft een extra VTE aangeworven, waardoor die drie VTE's telt.

équivalents temps plein (ETP), hors maintenance cyclique. Elle est actuellement de 14,8 ETP - dont 2,8 ont été engagés depuis le début de cette législature - pour un champ d'activité incluant également la maintenance cyclique.

Le plan de personnel en cours d'exécution inclut le recrutement d'un ETP pour la DPO, dont la procédure vient d'être lancée. Le personnel manquant est partiellement compensé par une externalisation au travers des marchés publics d'assistance à maîtrise d'ouvrage, dont une partie sera progressivement réinternalisée dans les mois à venir.

Un ETP a également été engagé par la direction de la gestion et de l'inspection afin de gérer l'inspection des ouvrages d'art, ce qui donne un total de trois ETP chargés de cette activité et de la gestion des dossiers administratifs découlant de l'ordonnance de 2019 à la DGI, le tout étant réparti en cinq ETP ayant une fonction de contrôle à la DPO, 8,8 ETP ayant une fonction de chef de projet à la DPO, 1 ETP ayant une fonction de directeur faisant fonction à la DPO, 1 ETP ayant une fonction de contrôle à la DGI et 2 ETP ayant une fonction de gestion des inspections et des dossiers administratifs relatifs à l'ordonnance « Tunnels » auprès de la DGI.

La conclusion d'un marché de patrouillage est prévue cette année. Le budget prévu à cet effet s'élève à 2,5 millions d'euros.

¹¹⁸⁵ S'agissant du long terme, nous sommes tenus d'agir en premier lieu en urgence, puisqu'il y va de la sécurité des usagers des tunnels. Cela n'empêche pas de réfléchir simultanément à une stratégie à long terme. Une étude à ce sujet a été demandée à Bruxelles Mobilité et, dès qu'elle sera bouclée, il s'agira de mettre en œuvre ses conclusions sans tarder. Cela, bien entendu, Monsieur Loewenstein, sans tabous, comme ce gouvernement a coutume de le faire. Entre-temps, le plan pluriannuel d'investissement tunnels existe et je le mets en œuvre. Je m'assure que tous les chantiers nécessaires et urgents sont lancés.

Il en va de même pour l'axe de l'avenue Louise, car, au-delà des tunnels, des questions se posent sur la marche à suivre pour ces axes. Là aussi, un accord existe avec la Ville de Bruxelles afin d'également travailler au réaménagement des voiries en surface.

S'agissant des tunnels, Bruxelles Mobilité effectue une étude stratégique sur tous les tunnels à long terme. Celle-ci a pour vocation d'examiner l'impact de chacune des infrastructures des tunnels du point de vue de la mobilité, mais aussi de l'espace public, tout en tenant compte, bien entendu, de l'état de l'infrastructure et des budgets liés. Chaque infrastructure sera donc qualifiée à l'aune de différents critères. Cette étude a été entamée au début de 2023 et devrait livrer ses résultats dans le courant de l'année.

Je rappelle toutefois que, pour moi, le plan pluriannuel demeure essentiel. Cette étude vient le compléter et nous permettra de

Dit jaar wordt nog een overheidsopdracht voor patrouillering gesloten voor een bedrag van 2,5 miljoen euro.

We hebben Brussel Mobiliteit gevraagd een studie uit te voeren over een langetermijnstrategie, waarvan we de conclusies onverwijld zullen uitvoeren. Ondertussen voer ik het meerjareninvesteringsplan uit en zorg ik ervoor dat alle noodzakelijke en dringende werkzaamheden worden aangevat.

Voor de Louizalaan bestaat een akkoord met de stad Brussel om ook de bovengrondse wegen opnieuw aan te leggen.

De strategische langetermijnstudie van Brussel Mobiliteit over alle tunnels wordt in de loop van dit jaar afgerond. Het doel ervan is de impact van de tunnels op de mobiliteit en de openbare ruimte te onderzoeken.

Het meerjareninvesteringsplan blijft niettemin essentieel.

décider s'il est nécessaire d'adapter le plan et, le cas échéant, de quelle manière.

1187 **M. David Leisterh (MR).**- Les sondages que vous réalisez permettent-ils de confirmer que ce lissage jusqu'en 2030, au moins, était une bonne décision ? Ou va-t-on revenir au calendrier de 2026, en se rendant compte que les travaux qui avaient été reportés étaient malgré tout nécessaires plus rapidement ? Ne pensez-vous pas que ce lissage en 2030 est imprudent, vu les découvertes récentes au sujet des tunnels Vleurgat et Bailli ?

Je comprends que derrière ces décisions, il y a une dynamique budgétaire, car tout cela coûte de l'argent. Peut-être devrais-je, en parallèle, poser la question au ministre des Finances. Mais, au-delà de la vision à long terme, tout aussi nécessaire, se pose à très court terme la question de la sécurité. Il serait en effet extrêmement dommageable qu'un tunnel s'effondre dans les prochains mois.

À cet égard, si j'ai bien compris votre réponse, trois équivalents temps plein (ETP) seraient amenés à réaliser des analyses, des tests et des inspections. S'agit-il de trois personnes en plus, puisqu'on parle d'une cellule de trois ETP ? Dans la négative, cela me paraît insuffisant.

1189 **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- La mise en œuvre du plan pluriannuel d'investissement est donc en cours, mais il faut, bien entendu, garantir la sécurité des usagers, sous pression des urgences liées à l'obsolescence des ouvrages d'art et à leur manque d'entretien dans le passé.

Je me réjouis qu'une étude stratégique soit en cours sur l'avenir à long terme de tous ces tunnels, et que celle-ci comprenne également une vision depuis l'espace public, du point de vue d'un grand nombre d'usagers de cette partie de la ville. Les résultats en sont attendus dans le courant de l'année.

Je me permets d'insister sur l'occasion de reconversion qu'offre l'avenue Louise, contrairement à d'autres tunnels ou parties de la ville, puisqu'il ne s'agit pas à proprement parler de tunnels, mais de simples trémies permettant d'éviter les carrefours. Dès lors que la Région a embrassé une autre vision de la ville et applique en particulier le principe STOP, il y a ici une véritable occasion de changer la vision de la ville et les agréments qu'offre l'avenue Louise, en l'occurrence.

1191 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Dans le plan pluriannuel d'investissement (PPI) original, la rénovation était prévue pour 2030-2031. Le changement ne s'explique pas par un choix politique, mais par des paramètres budgétaires, et l'incidence sur le trafic. Nous ne pouvons pas entamer les travaux de rénovation d'un tunnel alors que d'autres sont en cours dans un autre tunnel. La planification doit veiller à assurer un trafic le plus fluide possible.

En l'occurrence, le planning des travaux a été établi sur la base de toutes les données disponibles. Ce sont les inspections qui ont

De heer David Leisterh (MR) (in het Frans).- *Vindt u het uitstel tot 2030 niet onvoorzichtig gezien de recente ontdekkingen in de Vleurgat- en de Baljuwtunnel?*

Ik begrijp dat het allemaal geld kost. Naast de langetermijnvisie rijst op zeer korte termijn evenwel het probleem van de veiligheid.

Zijn drie extra VTE's aangeworven voor de inspecties of telt de cel maar drie personen?

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- *Het meerjareninvesteringsplan wordt dus uitgevoerd, maar de veiligheid van de gebruikers moet uiteraard worden gegarandeerd.*

Het verheugt me dat er een strategische langetermijnstudie loopt over de toekomst van al die tunnels.

Ten slotte wil ik benadrukken dat de heraanleg van de Louizalaan de mogelijkheid biedt om de visie op de stad helemaal te wijzigen en het STOP-principe toe te passen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *In het oorspronkelijke meerjareninvesteringsplan was de renovatie gepland voor 2030-2031. De wijziging is ingegeven door budgettaire parameters en de impact op het verkeer.*

Uit de inspecties blijkt dat meerdere tunnels decennialang niet zijn onderhouden. We proberen die achterstand weg te werken.

Er zullen in de toekomst evenwel nog uitdagingen zijn, waardoor we ons afvragen wat het belang is van een tunnel. Hoe moeten

permis de voir que des changements devaient y être apportés, ce qui prouve à la fois que les inspections fonctionnent et que nous faisons preuve de la flexibilité nécessaire. Certaines rénovations ont donc été avancées.

Les inspections ont également souligné le fait que, pendant des décennies, plusieurs tunnels n'avaient fait l'objet d'aucune maintenance et d'aucune rénovation. Depuis le début de la législature précédente, nous sommes en train de résorber le retard accumulé.

Certes, il y aura encore des enjeux dans le futur, ce qui nous amène à nous poser la question de l'intérêt d'un tunnel - en dehors du PPI d'urgence. Un tunnel paraît une solution facile, pour alléger le trafic en surface, mais il coûte cher à la Région et attire parfois même du trafic vers le centre-ville. Si l'on veut ajouter des tunnels, il faut bien sûr tenir compte de l'espace public, mais aussi des aspects liés à la mobilité et au budget. Comment investir dans le futur ? Tous ces aspects font l'objet d'une étude distincte.

Dans l'intervalle, nous devons veiller à garantir la sécurité des usagers. Les tunnels existants sont entretenus, inspectés et, si nécessaire, adaptés.

¹¹⁹³ **M. David Leisterh (MR).**- Vous n'avez pas répondu à la question concernant les trois équivalents temps plein d'inspection.

Par ailleurs, obtenez-vous régulièrement les rapports d'inspection des autres tunnels que Vleurgat et Bailli ? Êtes-vous en mesure de nous rassurer quant à leur état ?

¹¹⁹³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- S'agissant des équivalents temps plein, l'audit effectué avait conclu à certaines recommandations que nous incluons actuellement dans le plan du personnel. Parfois, en raison de la durée des procédures de recrutement au sein des organismes bruxellois - dont je ne suis pas la seule ministre à me plaindre -, il arrive qu'une partie des tâches urgentes de certains chantiers soit externalisée, comme celles devant garantir la sécurité dans les tunnels.

Eu égard à l'examen des dépenses, nous souhaitons internaliser à nouveau certains projets. Des programmes sont en cours dans ce sens. Il faut toutefois s'assurer que Bruxelles Mobilité a engagé le personnel nécessaire avant de rompre un marché externe.

Pour ce qui est des autres tunnels, les inspecteurs remettent bien entendu des rapports. Mon cabinet est informé des problèmes qui se présentent et essaie, avec Bruxelles Mobilité, de trouver à chaque fois la solution la plus adaptée. Pour l'instant, seuls les tunnels Vleurgat et Bailli sont dans un état préoccupant. Je ne peux cependant pas exclure qu'il y en ait d'autres et c'est pour cette raison que nous procédons à des inspections. Pour le reste, nous suivons le plan pluriannuel d'investissement. Il n'y a pas, pour l'instant, d'éléments indiquant qu'un autre changement de l'ordre des chantiers serait nécessaire.

we in de toekomst investeren? Dat maakt het voorwerp uit van een aparte studie.

Ondertussen moeten we de veiligheid van de gebruikers garanderen.

De heer David Leisterh (MR) *(in het Frans).*- *U hebt niet geantwoord op de vraag over de VTE's voor de inspecties.*

Ontvangt u regelmatig inspectieverslagen van de andere tunnels? Kunt u ons geruststellen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *De aanbevelingen van de audit inzake VTE's integreren we momenteel in het personeelsplan. Door de lange aanwervingsprocedures worden dringende opdrachten soms uitbested. Gelet op de uitgaven willen we sommige projecten opnieuw binnenshuis laten uitvoeren.*

De inspecteurs dienen uiteraard verslagen in over de andere tunnels. Momenteel verkeren alleen de Vleurgat- en de Baljuwtunnel in slechte staat. Ik kan evenwel niet uitsluiten dat er nog andere zijn. Daarom voeren we inspecties uit.

- Het incident is gesloten.

Je rappelle que, lorsque l'on anticipe une rénovation, il faut vérifier l'impact que cela aura sur les autres chantiers, dans le plan pluriannuel. Il s'agit d'un exercice continu.

J'espère ne pas être confrontée à trop de dossiers comme ceux de ces deux tunnels, car ils ne sont agréables ni pour les usagers, ni pour la Région, ni pour notre budget.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ

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

concernant l'effondrement du marché de la moto d'occasion suite à l'introduction du contrôle technique pour motos.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- À la mi-mars, la presse s'est fait l'écho d'un effondrement du marché de la moto d'occasion à la suite de l'introduction du contrôle technique obligatoire pour motos depuis le mois de janvier 2023 pour toute moto accidentée ou en cas de vente. Ainsi, d'après la Fédération belge du secteur automobile et des secteurs connexes (Traxio), les ventes de février ont baissé de 30,7 % par rapport à février 2022, et même de 38,8 % par rapport à février 2021. À la suite de cette entrée en vigueur, il apparaît que bon nombre de cycles se retrouvent vendus à l'étranger ou cédés en concession.

Pour les professionnels du secteur, cette situation n'est pas simple non plus. En cause, l'équipement nécessaire pour procéder aux contrôles - notamment les bancs de freinage - mais aussi la faible disponibilité des centres de contrôle technique et l'allongement du temps d'attente pour obtenir un rendez-vous.

Il semble que les principaux motifs de délivrance d'une carte rouge soient le réglage des phares avant et des documents manquants ou non conformes pour les motos les plus anciennes. Pour cette raison, Traxio souligne que « cela ne doit pas être une raison pour insinuer ultérieurement que de nombreuses motos recalées étaient dangereuses, car souvent, le refus ne porte pas sur des manquements techniques ».

Aujourd'hui, il n'existe qu'un seul centre de contrôle technique réalisant des contrôles de motos en Région bruxelloise. À la suite de quelle procédure cette entreprise possédant le monopole en la matière a-t-elle été désignée ?

Deux entreprises bénéficient en Région bruxelloise du monopole des missions de service public déléguées en matière de contrôle technique. Pouvez-vous nous confirmer que toutes deux seront prochainement en mesure de réaliser cette catégorie de contrôle technique ?

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ

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

betreffende de ineenstorting van de markt voor tweedehands motorfietsen na de invoering van de technische motorkeuring.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (*in het Frans*).- *Volgens de pers is de tweedehandsmarkt voor motorfietsen ingestort na de invoering in januari 2023 van een verplichte technische keuring. Bovendien duurt het vaak erg lang om een afspraak te maken bij een keuringscentrum.*

De meeste afkeuringen zijn te wijten aan slecht afgestelde koplampen of problemen met de papieren van het voertuig. De Belgische federatie van de autosector en de aanverwante sectoren (Traxio) vreest dat die voertuigen onterecht gevaarlijk genoemd worden, terwijl de afkeuringen doorgaans niets te maken hebben met de technische eigenschappen van de motorfiets.

In het Brussels Gewest is er momenteel maar een centrum waar tweedehands motorfietsen gekeurd kunnen worden. Hoe werd die onderneming gekozen? Die heeft nu immers een monopolie.

Twee bedrijven hebben in Brussel het monopolie voor de openbardienstverleningsopdrachten op het gebied van technische keuring. Zullen beide bedrijven binnenkort tweedehands motorfietsen kunnen keuren?

Naar verluidt heerste er twijfel over de conformiteit van de apparatuur van het eerste Brusselse keuringscentrum. Welke meet- en keuringsinstrumenten worden daar gebruikt? Is alle apparatuur nu wel conform?

Moest het personeel dat die motorfietsen keurt, een specifieke opleiding volgen of een certificaat behalen?

Des doutes nous ont également été rapportés quant à la conformité et à l'homologation du matériel dont disposait en janvier la première ligne de contrôle technique moto en Région bruxelloise. Quels sont ces outils de mesure et de contrôle ? Tout est-il à présent en ordre ?

Enfin, le personnel dédié a-t-il dû suivre des formations et certifications spécifiques pour pouvoir procéder à ces contrôles ?

¹²⁰³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le mois dernier, j'ai eu l'occasion de visiter la nouvelle ligne de contrôle technique dédiée aux motos dans le centre d'Evere. Les contrôles qui y sont effectués ne sont pas des contrôles de confort, mais portent sur des questions importantes, voire vitales pour les motards : ma moto freinera-t-elle ? Est-ce que je risque un accident dans les virages serrés ?

Même si le contrôle technique pour motos découle de la transposition nationale d'une obligation européenne, je suis convaincue qu'il fallait l'imposer, car il y va de la sécurité routière des motards.

Jusqu'en décembre dernier, l'état d'une moto relevait de la confiance entre le vendeur et l'acheteur ou entre le client et le garagiste, lorsque la moto était réparée après un accident. À présent, chaque motard qui achète une moto d'occasion, ou qui subit un accident et fait réparer sa moto, a la certitude que celle-ci ne constitue un danger ni pour lui ni pour les autres usagers.

La fluctuation des chiffres de vente des motos s'explique en grande partie par un effet d'aubaine observable après n'importe quel changement. Ceux qui désiraient vendre leur moto se sont empressés de le faire avant l'entrée en vigueur du contrôle technique et n'ont donc pas vendu leur moto en janvier et en février. Ainsi, les chiffres d'immatriculation aux mois de novembre et décembre 2022 ont augmenté de respectivement près de 30 % et 120 %. La situation devrait se lisser rapidement. Nous surveillerons l'évolution à long terme.

Le centre d'Evere a été choisi sur la base d'un rapport demandé auprès de la société Deloitte dans le cadre de l'audit en cours sur les centres de contrôle technique. Comme nous ne disposons pas d'énormément de lieux où effectuer ce type de contrôles, il a fallu s'assurer de faire le bon choix, avec l'aide d'une entreprise externe. Le principal critère retenu était celui de la distance par rapport aux autres centres proposant un contrôle technique de motos (à Zellik et Zemst), étant donné que les motards peuvent aussi aller dans les autres Régions. Il a également été tenu compte de la possibilité d'ajouter une ligne sans perte de rentabilité pour les lignes pour voitures. Actuellement, le nombre de contrôles effectués ne justifie pas l'ouverture de plus d'une ligne.

Nous suivons de près l'évolution de la situation, mais il est probable qu'il faille attendre l'élargissement du contrôle technique des motos aux autres cylindrées ou l'instauration d'un contrôle périodique pour qu'il soit économiquement

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Hoewel de technische keuring voor motorfietsen het gevolg is van Europese in Belgische wet omgezette regelgeving, ben ik ervan overtuigd dat ze moest worden opgelegd, omdat het gaat om de verkeersveiligheid van motorrijders.*

De schommelende verkoopcijfers voor motoren zijn grotendeels te verklaren doordat wie zijn motor wilde verkopen, dat nog snel deed voordat de technische keuring verplicht werd. Daardoor zijn de registratiecijfers voor november en december 2022 met respectievelijk 30% en 120% gestegen. De situatie zou nu snel moeten afvlakken.

Het centrum in Evere is gekozen op basis van een rapport van Deloitte in het kader van de lopende audit van de keuringscentra. Aangezien we niet veel plaatsen hebben waar dat soort controles kan worden uitgevoerd, was het belangrijk om de juiste keuze te maken. Het voornaamste criterium was de afstand tot andere motorkeuringscentra (in Zellik en Zemst). Er werd ook rekening gehouden met de mogelijkheid om een lijn toe te voegen zonder verlies van rentabiliteit voor de autolijnen.

Momenteel rechtvaardigt het aantal uitgevoerde controles de opening van een tweede lijn niet. Waarschijnlijk zal de uitbreiding tot andere cilindermaten of de invoering van een periodieke controle nodig zijn om de opening van een bijkomende lijn, waarschijnlijk in Vorst of Anderlecht, economisch verantwoord te maken.

Ik herinner eraan dat de keuze van het controlecentrum vrij is. Er is dus een samenwerkingsakkoord tussen de gewesten nodig om de regels eenvormig te maken. Het gewest is alvast voorstander van een periodieke controle en een uitbreiding tot lagere cilindermaten.

justifié d'ouvrir une seconde ligne, probablement à Forest ou Anderlecht.

Je rappelle que le choix du centre de contrôle est libre. Il faut dès lors un accord de coopération entre les Régions pour uniformiser les règles applicables : cylindrées visées, contrôles périodiques ou uniquement après revente ou accident, etc. Notre Région souhaitait, par exemple, inclure un contrôle périodique et des cylindrées inférieures. Une évaluation permettra éventuellement de décider d'élargir le champ d'application, ce qui pourrait justifier l'ouverture d'une seconde ligne, si c'est économiquement faisable et rentable.

¹²⁰⁵ Pour les contrôles, le matériel suivant est utilisé : un luminoscope pour le réglage des phares, un freinomètre, un sonomètre, un analyseur de quatre gaz pour les échappements et une table élévatrice pour le contrôle visuel.

L'analyseur, le sonomètre et le luminoscope ont déjà été certifiés par l'Institut Vias, la table élévatrice ne doit pas l'être et le freinomètre a reçu une autorisation formelle de Bruxelles Mobilité. Il recevra bientôt la certification de l'Institut Vias. Cela n'empêche toutefois pas de réaliser des contrôles, le seul document manquant étant purement administratif.

Enfin, je vous confirme que le personnel procédant aux contrôles est dûment formé à cette mission.

¹²⁰⁷ **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Actuellement, les motards se plaignent des temps d'attente. Vous me dites qu'une seule ligne suffit pour le moment et qu'il y a d'autres solutions - les motards peuvent se rendre au centre de contrôle de Zemst, par exemple.

Personnellement, je suis en faveur des contrôles périodiques, car la sécurité est essentielle, et je pense que le contrôle technique ne doit pas s'effectuer uniquement en cas d'accident ou de revente, et devrait être élargi à toutes les cylindrées.

Je suivrai ce dossier de près, puisqu'il me revient de la part de citoyens que les temps d'attente sont encore extrêmement longs. Il faut impérativement trouver des solutions afin que les motards bruxellois ne soient plus obligés de présenter leur véhicule dans un centre de contrôle technique situé en dehors de la Région.

¹²⁰⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je partage votre avis et j'espère que l'on pourra emprunter cette voie. Toutefois, nous sommes liés par les choix des autres Régions, qui ont également leurs raisons de prendre ou refuser certaines mesures. Cela nous ramène à la remarque que j'ai faite tout à l'heure en début de commission : la régionalisation de certaines matières qui auraient mieux fait de rester fédérales entraîne la création d'administrations de contrôle redondantes.

- *L'incident est clos.*

¹²¹³ **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

De viergastester, de geluidsmeter en de luminoscoop zijn al gecertificeerd door Vias Institute. De heftafel hoeft niet te worden gecertificeerd. De remtester is formeel goedgekeurd door Brussel Mobiliteit en zal binnenkort door Vias Institute worden gecertificeerd. Dat belet echter niet dat er controles worden uitgevoerd, aangezien het enige ontbrekende document van louter administratieve aard is.

Tot slot bevestig ik dat het keuringspersoneel naar behoren is opgeleid voor de taak.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- *Momenteel klagen motorrijders over de wachttijden. U zegt dat een lijn momenteel volstaat, maar er moeten absoluut oplossingen worden gevonden, opdat Brusselse motorrijders niet langer verplicht zijn hun voertuig in een keuringscentrum buiten het gewest te laten keuren.*

Ik ben voorstander van periodieke controles en van een uitbreiding tot alle cilindermaten, omdat veiligheid essentieel is.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik deel uw mening. We zijn echter gebonden aan de keuzes van de andere gewesten.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

¹²¹³ 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,

¹²¹³ concernant les mesures pour améliorer la mobilité des personnes aveugles ou malvoyantes.

¹²¹⁵ **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Dans le cadre de la Semaine de la Ligue Braille qui s'est déroulée du 20 mars au 2 avril, la Ligue Braille a publié une enquête sur la mobilité des personnes aveugles ou malvoyantes. Cette enquête présente des chiffres préoccupants, dans le sens où 55 % des personnes aveugles ou malvoyantes sondées ne se sentent pas en sécurité dans leur mobilité et 91 % de ces personnes rencontrent des obstacles. Parmi les obstacles les plus fréquemment évoqués, citons les trottinettes et scooters électriques partagés ou les voiries en mauvais état.

La presse du 19 mars se faisait l'écho du témoignage interpellant d'un homme âgé de 71 ans qui est pratiquement aveugle depuis deux ans et qui vit des épisodes pénibles lorsqu'il sort de chez lui pour prendre les transports en commun : « Les trottinettes électriques partagées, c'est la plus grande catastrophe. Certains nous passent devant comme s'ils étaient en voiture, font des queues de poissons ou tapent sur notre canne, c'est insupportable. Et le plus dérangeant, c'est que de nombreuses trottinettes sont garées en plein milieu du trottoir ou de la voie publique. Le problème, c'est que si elle est devant moi, avec le guidon à gauche par exemple, je ne la vois pas quand je balaye avec ma canne. Il arrive donc très souvent que je me tape le bas des jambes dessus, je me retrouve alors avec des plaies ou des hématomes. »

Depuis le début de cette législature, le groupe DéFI vous a interpellée à plusieurs reprises sur la problématique des accidents causés par des trottinettes en libre-partage, sur la question du civisme des usagers, sur le non-respect du cadre légal fédéral et régional applicable aux trottinettes, sur l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ou encore sur l'état des trottoirs en Région bruxelloise. J'ai par ailleurs participé activement à la modification de l'ordonnance sur la micromobilité, à l'initiative de votre groupe au Parlement bruxellois. Nous attendons en outre l'arrêt d'exécution relatif à cette ordonnance.

Aujourd'hui, un plan fédéral et régional de sécurité routière a été adopté par les gouvernements fédéral et régionaux. Et, comme vous le savez, les mauvais chiffres déjà préoccupants communiqués par l'Institut Vias sont sans doute inférieurs aux chiffres réels.

¹²¹⁷ Les personnes à mobilité réduite ne sont pas des citoyens de seconde zone. Elles ont le droit de circuler librement partout en ville, sans craindre de chuter ou d'être entravées dans leur cheminement.

Des plaintes ont-elles été soumises à Bruxelles Mobilité par des personnes porteuses de handicap au sujet de trottinettistes

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

betreffende de maatregelen ter verbetering van de mobiliteit van blinden en slechtzienden.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Uit een onderzoek van de Brailleliga blijkt dat 55% van de blinden en slechtzienden zich onveilig voelt tijdens verplaatsingen en dat 91% daarbij met obstakels wordt geconfronteerd, zoals deelsteps of wegen in slechte staat.*

DéFI heeft u van bij het begin van deze regeerperiode regelmatig ondervraagd over de ongevallen die deelsteps veroorzaken, over het asociale gedrag van bepaalde gebruikers, over de overtreding van de federale en gewestelijke regelgeving voor de steps en over de slechte staat van de voetpaden in het gewest. Ik droeg overigens actief bij aan de wijziging van de ordonnantie betreffende de micromobiliteit en wacht nu op de uitvoeringsbesluiten.

De federale regering en de gewestregeringen hebben een federaal en gewestelijk plan voor verkeersveiligheid goedgekeurd. U weet bovendien ongetwijfeld dat de verontrustende cijfers die Vias Institute bekendmaakte, wellicht lager liggen dan de werkelijke ongevalcijfers.

Personen met een beperkte mobiliteit zijn geen tweederangsburgers. Zij moeten zich vrij en ongehinderd door obstakels op hun weg kunnen verplaatsen.

inciviques ou après une chute due au mauvais état de la chaussée ou des trottoirs ?

Des actions en justice ont-elles été intentées contre la Région à la suite d'accidents ou d'incidents dus à des trottinettes ou vélos électriques en libre-service ayant été garés n'importe où par leurs utilisateurs ?

Dans le cadre de la semaine de la Ligue Braille, avez-vous rencontré des représentants de cette organisation au sujet des résultats de l'étude qu'elle a réalisée en 2023 ?

Quelles mesures concrètes et concertées avec les autres Régions, mais aussi avec les communes et les zones de police bruxelloises, comptez-vous prendre pour améliorer les chiffres, en complément de l'arrêté d'exécution de l'ordonnance « Cyclopartage », dont l'entrée en vigueur est imminente ? Quelles actions supplémentaires comptez-vous entreprendre en lien avec la micromobilité et avec les infrastructures piétonnes - trottoirs, passage pour piétons, mobilier urbain, obstacles, etc. ?

¹²¹⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Certains des résultats de l'enquête de la Ligue Braille pointent du doigt les difficultés importantes que les personnes déficientes visuelles rencontrent lors de leurs déplacements en Région bruxelloise. Ces difficultés découlent, en grande partie, de l'encombrement des cheminements piétons par des engins de micromobilité, ainsi que du mauvais état des trottoirs.

Pour ce qui concerne la micromobilité, nous mettons en place un cadre réglementaire prévoyant notamment tous les aspects relatifs aux zones de dépôt. Ce cadre devrait, à terme, largement limiter l'encombrement des cheminements. Si cette initiative n'est pas suffisante, le débat autour de l'interdiction de ces engins sera la prochaine étape.

S'agissant de l'état des trottoirs, Bruxelles Mobilité a mis en place un plan d'entretien qui permet de refaire, chaque année, plusieurs kilomètres linéaires de trottoirs en plus de centaines d'interventions plus ponctuelles (par exemple, pour placer des lignes-guides et des dalles de vigilance).

Cependant, d'autres résultats de l'enquête de la Ligue Braille sont plus encourageants et soulignent l'importance des efforts de la STIB et la Région pour rendre les transports et espaces publics plus accessibles :

- 73 % des répondants utilisent le transport public ;
- les répondants donnent une note globale de 63 % à la STIB ;
- 17 % des répondants utilisent le service de transport adapté TaxiBus, auquel ils octroient une cote de 71 % ;
- les outils numériques de la STIB (qui ont beaucoup évolué récemment en matière d'accessibilité) obtiennent un score de 81 % ;

Ontving Brussel Mobiliteit klachten van personen met een handicap over het gedrag van stepgebruikers of de slechte staat van wegen of voetpaden?

Lopen er rechtszaken tegen het gewest als gevolg van ongevallen met deelsteps of -fietsen?

Overlegde u met de Brailleliga over de resultaten van haar studie?

Welke maatregelen wilt u samen met de andere gewesten, de gemeenten en de politiezones nemen om de problemen aan te pakken?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Uit het onderzoek van de Brailleliga blijkt dat blinden en slechtzienden bij hun verplaatsingen vooral problemen ondervinden met foutgeparkeerde deelsteps of -fietsen en voetpaden in slechte staat.*

Voor deelsteps en -fietsen werk ik momenteel regelgeving uit met betrekking tot de dropzones, die ervoor moeten zorgen dat de voertuigen niet langer in de weg staan. Helpt dat niet, dan zal ik overwegen om deelvoertuigen te verbieden.

Daarnaast stelde Brussel Mobiliteit een onderhoudsplan op dat toelaat om jaarlijks een aantal kilometers voetpad te vervangen en waar nodig onmiddellijk in te grijpen.

Andere cijfers uit het onderzoek tonen aan dat de inspanningen van de MIVB en het gewest om het openbaar vervoer en de openbare ruimte toegankelijker te maken lonen. Zo gebruikt 73% van de deelnemers het openbaar vervoer. De MIVB krijgt een algemene score van 63%. Haar digitale tools krijgen 81% en 71% van de respondenten vindt blindengeleidestroken nuttig.

De gids met aanbevelingen voor de inrichting van dropzones staat op de website van Brussel Mobiliteit. Daarnaast onderzoekt het gewest de technologische mogelijkheden om het gebruik van deelvoertuigen beter te sturen. Zo voerde Brussel Mobiliteit al verscheidene bewustmakingsacties rond de Wegcode en de parkeerregels.

Dat neemt niet weg dat er veel werk is en dat bepaalde ingrepen snel moeten gebeuren.

Als personen een klacht indienen bij Brussel Mobiliteit, melden sommigen spontaan dat ze een handicap hebben. Om privacyredenen worden dergelijke gegevens echter niet

- 71 % des répondants estiment les éléments podotactiles utiles ; cela conforte l'intérêt de déployer ce type de dispositif dans le cadre de tous nos projets d'aménagement, ainsi que pour les interventions des services d'entretien de Bruxelles Mobilité.

En collaboration avec les communes et les zones de police, un travail de concertation a été réalisé pour aboutir à un guide de recommandations relatives à l'installation de zones de dépôt. Il est téléchargeable sur le site de Bruxelles Mobilité. Un accent particulier a été mis sur l'enjeu de l'accessibilité.

En outre, la Région exploite de plus en plus d'outils technologiques qui permettent de mieux réguler la micromobilité partagée, en indiquant les zones géographiques où les trottinettistes sont autorisés à circuler et à déposer leur véhicule. Par ailleurs, plusieurs actions de sensibilisation pour les usagers de la micromobilité, sur les thèmes du Code de la route ou des règles de stationnement, ont été lancées par Bruxelles Mobilité.

L'enjeu demeure important à ce jour. Les membres de la commission sont conscients du fait que le nouveau système doit être rapidement mis en œuvre et être fonctionnel, l'état actuel de nos trottoirs ne pouvant plus être toléré.

Dans les plaintes signalées auprès de Bruxelles Mobilité, certaines personnes indiquent spontanément être porteuses d'un handicap. Cependant, ce type de données de santé étant sensibles au niveau du règlement général sur la protection des données, elles ne sont pas collectées systématiquement. Ainsi, les données que je peux vous fournir ne seront pas spécifiques.

Bruxelles Mobilité a bien pris connaissance de l'enquête de la Ligue Braille. Elle prévoit d'ailleurs d'inviter ses représentants à la prochaine session de la section dédiée aux personnes à mobilité réduite de la Commission régionale de la mobilité, prévue au mois de mai. L'objectif est de présenter les résultats de l'enquête afin que tous les autres acteurs comprennent bien les enjeux mis en lumière dans le cadre de l'étude.

¹²²¹ **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Nous avons eu, il y a quelques semaines, un débat plus large sur le stationnement des trottinettes ainsi que sur les obstacles et les nuisances qu'il entraîne. J'aimerais préciser qu'en plus des trottinettes et scooters partagés, le mobilier urbain constitue, lui aussi, un ensemble d'obstacles potentiels.

Par ailleurs, il n'y a pas, dans la Région bruxelloise, un vide juridique total. Il existe des règles, telles que l'ordonnance « Micromobilité », le Code de la route ou des règlements généraux de police au niveau communal. Il est donc essentiel d'appliquer toutes ces règles à l'échelon tant régional que communal afin d'assurer la marchabilité et l'accessibilité de notre voirie. Cette application fondamentale nécessite un effort de la part de tous les pouvoirs publics.

- *L'incident est clos.*

systematisch gevraagd. Ik kan u dan ook geen sluitende cijfers over dat onderwerp bezorgen.

Brussel Mobiliteit is op de hoogte van het onderzoek van de Brailleliga en wil in mei 2023 met vertegenwoordigers overleggen met vertegenwoordigers van die organisatie.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Niet alleen steps of scooters kunnen een hindernis vormen, dat geldt ook voor stadsmeubilair.*

Er is overigens geen volledig juridisch vacuüm in Brussel. Er zijn wel degelijk regels, zoals de ordonnantie betreffende de micromobiliteit, de Wegcode en de politiereglementen. Het komt er vooral op aan om die doeltreffend toe te passen.

- *Het incident is gesloten.*

1225 **QUESTION ORALE DE MME JOËLLE MAISON**

1225 **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,**

1225 **concernant le plan Optiris et les administrations chargées de la mobilité.**

1227 **Mme Joëlle Maison (DéFI).**- Le 5 mai 2022, le gouvernement bruxellois a décidé d'entreprendre une réforme visant à réduire de façon structurelle le coût global de l'appareil administratif régional. Plutôt que d'adopter de simples mesures d'économie linéaires, il a élaboré un plan baptisé Optiris, acronyme d'optimisation de la performance et de la transition institutionnelle. Ce plan a pour objet de rationaliser la gestion et le fonctionnement de l'administration publique au sens large.

En principe, ce plan devrait permettre à la Région de réaliser des économies structurelles de 60 millions d'euros dès 2023 et de 120 millions d'euros dès 2024. Dans le cadre de cette stratégie, le gouvernement bruxellois souhaite prendre des mesures de rationalisation dans les cinq domaines suivants : la gouvernance, la politique des ressources humaines, l'occupation des bâtiments, la gestion des achats, ainsi que la politique budgétaire, comptable et de contrôle. Le programme Optiris comporte une multitude d'actions, parmi lesquelles trois chantiers principaux peuvent être épinglés.

Le premier de ces chantiers est la gestion des ressources humaines, avec une cartographie complète des flux de personnel pour l'ensemble des entités administratives et des organismes d'intérêt public pararégionaux. En s'appuyant sur les résultats de cette cartographie, le gouvernement pourra fixer une norme de remplacement du personnel de manière à maîtriser la croissance des dépenses salariales.

Le deuxième chantier concerne les espaces de bureaux, par le biais du regroupement des services administratifs régionaux ainsi que de tous les organismes pararégionaux dans trois bâtiments : l'Iris Tower, l'Astro Tower et le « grille-pain » de Bruxelles Environnement. Le troisième et dernier chantier est la simplification de la gouvernance et du paysage institutionnel bruxellois, par la mise en place de pôles thématiques.

Chaque pôle devra assurer la coordination entre les différentes entités administratives opérant dans un même domaine de politiques publiques - économie, mobilité ou logement -, de sorte que les décisions du gouvernement puissent être exécutées de façon plus cohérente et plus efficace par les divers acteurs concernés. Le ministre Gatz a précisé qu'à terme, l'hypothèse d'une fusion de certaines structures publiques n'était pas exclue.

La question de la mise en œuvre du plan Optiris dans les administrations publiques bruxelloises est cruciale, et ce, pour des motifs budgétaires, mais aussi pour des questions d'efficacité

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JOËLLE MAISON

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

betreffende het Optiris-plan en de mobiliteitsadministraties.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- Op 5 mei 2022 besliste de regering een hervorming door te voeren om de totale kosten van het gewestelijke bestuursapparaat structureel te verlagen. In plaats van lineaire besparingsmaatregelen door te voeren, stelde ze een plan met de naam Optiris op om het beheer en de werking van de overheidsinstellingen te rationaliseren.

In principe moet het plan in 2023 een structurele besparing van 60 miljoen euro opleveren en vanaf 2024 al 120 miljoen euro. De besparingsmaatregelen hebben betrekking op de volgende vijf domeinen: bestuur, personeelsbeleid, gebouwen, aankoopbeheer en boekhoudkundig en begrotingsbeleid.

Inzake personeelsbeheer zal het personeelsverloop voor alle besturen en instellingen van openbaar nut volledig in kaart worden gebracht, zodat de regering een norm voor de vervanging van personeel kan vaststellen en zo de toename van de loonkosten aan banden kan leggen.

Inzake kantooruimte is het de bedoeling om de gewestelijke overheidsdiensten en instellingen van openbaar nut samen te brengen in drie gebouwen: de Iris Tower, de Astrotoren en het gebouw van Leefmilieu Brussel.

Het bestuur en het Brusselse institutionele landschap zullen dan weer worden vereenvoudigd door de oprichting van thematische clusters. Elke cluster moet leiden tot coördinatie tussen de overheidsinstellingen in een bevoegdheidsdomein, zodat de regeringsbeslissingen coherenter en efficiënter worden uitgevoerd. Minister Gatz zei dat een samenvoeging van bepaalde overheidsstructuren op termijn niet wordt uitgesloten.

De uitvoering van Optiris is van cruciaal belang, niet alleen om budgettaire redenen, maar ook om de overheidsdiensten efficiënter te maken.

In welke maatregelen voorziet Optiris op het gebied van mobiliteit?

Welke maatregelen zullen in 2023 en 2024 worden doorgevoerd? Welke besparingen moet dat opleveren?

et d'efficience qui intéressent au premier chef les fonctionnaires et les usagers du service public.

Comment le plan Optiris sera-t-il décliné dans le domaine de la mobilité ?

Pourriez-vous nous fournir des précisions quant aux différentes mesures d'économie que vous avez choisi d'appliquer pour les exercices budgétaires 2023 et 2024 dans le cadre du plan Optiris ?

Quel est le montant des économies que devrait permettre de réaliser l'application du plan Optiris ?

¹²²⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En mai 2022, le gouvernement bruxellois a en effet décidé d'entreprendre une réforme visant à réduire de façon structurelle le coût global de l'appareil administratif régional. Plutôt que d'adopter de simples mesures d'économie linéaires, il a élaboré un plan baptisé Optiris, pour l'optimisation de la performance et de la transition institutionnelle. Ce plan a pour objet de rationaliser la gestion et le fonctionnement de l'administration publique entendue au sens large.

Le plan Optiris bénéficie de mon plein soutien et de mon entière coopération. Son importance pour la pérennité de l'administration bruxelloise ne peut être sous-estimée.

L'exercice est en cours de réalisation, sous le pilotage du ministre en charge de la Fonction publique et du Budget ainsi que du ministre-président, qui travaillent à la traduction précise des lignes directrices d'Optiris. Celles-ci sont ensuite décidées et mises en œuvre conjointement. Pour ce qui concerne les mesures précises, je m'en remets donc à mes collègues pour répondre à vos questions.

Pour 2023, le plan Optiris n'était pas suffisant mûr pour déjà permettre de réelles rationalisations menant à des économies. Le gouvernement a néanmoins appliqué les économies convenues selon le propre choix des ministres.

En ce qui concerne le budget de la mobilité de 2023, il s'agit de 10 millions d'euros dans le cadre de l'amélioration de l'efficience opérationnelle des transports en commun, principalement en travaillant sur des rationalisations internes et les dépenses générales de la STIB. Dans la masse des coûts de fonctionnement, 10 millions d'euros ne représentent, certes, qu'un pourcentage limité. Il convient toutefois de rappeler qu'après l'exercice de rationalisation à la STIB appelé « Drive » et les économies consenties les années passées, nous avons atteint la limite de ce qui peut se faire sans programme structuré de manière globale.

À côté de cela, un examen des dépenses est effectué afin de savoir où faire des économies. Les économies linéaires ne sont pas toujours la meilleure réponse. Un des éléments pointés par l'examen des dépenses est la nécessité d'internaliser certaines tâches. Il conviendrait ainsi d'élargir l'appareil administratif

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *In mei 2022 besliste de regering inderdaad om een plan op te stellen, Optiris genaamd, om de gewestelijke overheidsinstellingen efficiënter te maken en de totale kosten structureel te verlagen. Ik sta volledig achter het plan.*

Die oefening wordt momenteel uitgevoerd onder leiding van de minister van Ambtenarenzaken en Begroting en de minister-president. Zij werken aan de precieze invulling van de krachtlijnen van Optiris. Die krachtlijnen zullen worden vastgesteld en tegelijkertijd uitgevoerd. Voor de concrete maatregelen verwijs ik naar mijn collega's.

In het jaar 2023 zal Optiris nog geen echte rationalisaties opleveren die tot besparingen leiden. Toch heeft de regering de overeengekomen besparingen doorgevoerd volgens de eigen keuze van de ministers.

Inzake mobiliteit zal 10 miljoen euro worden bespaard op het budget voor de verbetering van het openbaar vervoer, voornamelijk door te werken aan interne rationalisaties en de algemene uitgaven van de MIVB. Tien miljoen euro is slechts een klein percentage van de exploitatiekosten, maar na de rationaliseringsoefening Drive en de besparingen van de voorgaande jaren bij de MIVB is de grens stilaan bereikt van wat nog mogelijk is zonder globaal besparingsplan.

Daarnaast werden de uitgaven van Brussel Mobiliteit onder de loep genomen om na te gaan waar kan worden bespaard. Lineaire besparingen zijn niet altijd het beste antwoord. Zo blijkt uit het uitgavenoverzicht dat sommige essentiële taken worden uitbestede wegens personeelsgebrek, zoals in de dossiers van de Baljuw- en Louizatunnels. Dat is duurder dan intern beheer. Het personeel moet dus worden uitgebreid om de uitgaven te beperken. Voorts zijn er opmerkingen gemaakt over de gunningsprocedure en de toepassing van Smart Move. Met al die zaken zal rekening worden gehouden in Optiris.

pour éviter des dépenses. Certaines tâches considérées comme essentielles doivent en effet être externalisées par manque de personnel en interne, comme évoqué dans la question des tunnels Bailli et Louise. Cela revient évidemment plus cher qu'une gestion en interne.

Il ne suffit pas de vouloir réduire les dépenses d'autant de pour cent, au risque de manquer de la finesse nécessaire. L'examen des dépenses est utile à cet égard, car s'il est possible de réduire les dépenses pour certaines administrations, ou d'investir davantage, le programme Optiris adopte la logique de peaufiner. Tous les constats de l'examen des dépenses doivent être traduits dans le programme Optiris.

Outre l'internalisation, des remarques ont également été faites à Bruxelles Mobilité sur la procédure d'attribution des marchés et sur l'application du système Smart Move. Ces remarques vont dans le même sens que l'objectif poursuivi par le plan Optiris. Il faut dès lors le poursuivre, car l'avenir et la pérennité de l'administration bruxelloise sont primordiaux.

1231 **Mme Joëlle Maison (DéFI).**- Vous avez répondu assez clairement à mes questions. Je reconnais que ce n'est pas dans le domaine de la mobilité qu'il y a moyen de réaliser les économies les plus importantes. Ainsi, il est nettement plus compliqué de faire des économies en mobilité qu'en logement, par exemple.

Il faudra pourtant réaliser des économies, et je souscris entièrement à l'approche que représente le plan Optiris, qui est une manière d'appréhender de façon globale le budget de la Région bruxelloise et les possibilités de rapprochement. Rappelons que le plan Optiris doit permettre de réaliser une économie de 60 millions d'euros en 2023 et de 120 millions d'euros en 2024. J'entends que cela ne sera pas possible pour cette année, mais avec un déficit qui se creuse et une dette qui avoisinera bientôt les 10 milliards d'euros, je pense qu'il est temps de s'y atteler.

- *L'incident est clos.*

1235 **QUESTION ORALE DE M. EMMANUEL DE BOCK**

1235 **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,**

1235 **concernant l'évaluation de la zone Brupass XL et l'état d'avancement de l'élargissement de la zone géographique couverte par les tickets Brupass XL.**

1237 **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Le 4 décembre dernier, je vous ai interrogée sur l'élargissement de la zone couverte par les abonnements Brupass XL. Cette zone est actuellement de 11,5 km autour de la Grand-Place. Pour mémoire, le scénario de son élargissement éventuel à 20, voire 30 km, a été évoqué par une série de ministres chargés de la Mobilité.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) *(in het Frans).*- *Ik erken dat de grootste besparingen niet op het gebied van mobiliteit kunnen worden geboekt. Toch moet er worden bezuinigd. Ik sta volledig achter de aanpak van Optiris. Ik begrijp dat het plan dit jaar nog geen besparingen zal opleveren, maar met een groeiend begrotingstekort en een schuld die bijna 10 miljard euro bedraagt, is het hoog tijd om aan de slag te gaan.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK

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

betreffende de evaluatie van de Brupass XL-zone en de uitbreiding van het gebied waar Brupass XL-tickets geldig zijn.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).*- *De Brupass XL-zone strekt zich uit in een straal van 11,5 km rond de Grote Markt. Ik heb al eerder aangekaart dat de NMBS een aantal stations niet opneemt in het Brupass XL-aanbod, ook al liggen ze op minder dan 11,5 km van de Grote Markt. Een aantal ministers van Mobiliteit pleitten al voor een uitbreiding van de zone tot zelfs 30 km. Een uitbreiding van de zone tot een*

Pour rappel, le prix d'un abonnement annuel Brupass XL s'élève à 840 euros, ce qui représente une hausse de 60 euros.

Par ailleurs, je vous ai fait part de mon inquiétude quant au problème criant de tricherie de la part de la SNCB qui n'a pas inclus une série de ses gares dans l'offre Brupass XL, alors que ces gares se situent dans le rayon de 11,5 km. Enfin, un simple élargissement du cercle à 16 km permettrait d'intégrer plus de douze nouvelles gares en sus des seize gares qui devraient y figurer.

Vos réponses à mes questions ayant attisé ma curiosité, j'aimerais vous poser les questions complémentaires suivantes.

Lancée en juillet 2022, l'étude « Article 13 » menée par les quatre opérateurs belges de transports publics, avait pour objectif d'examiner les possibilités de favoriser davantage le transfert modal dans la zone RER, qui s'étend sur 30 km autour de Bruxelles. Selon vous, les résultats de cette étude permettront notamment de préciser la pertinence et la définition d'une potentielle zone d'intégration tarifaire élargie autour de Bruxelles.

L'étude devra également nous indiquer la mesure dans laquelle cette intégration favoriserait le choix modal des transports publics. Les conclusions de l'étude serviront de base aux débats du comité de pilotage du RER sur la question. Je suppose que cette étude est aujourd'hui terminée et que le comité de pilotage du RER s'est penché sur la question. Où en sont les décisions à prendre sur l'élargissement de la zone géographique couverte par l'abonnement Brupass XL ?

Quels est le nombre d'abonnements mensuels et annuels pour les différentes formules consacrées en 2022 ?

Une étude sur les conséquences d'une augmentation du prix de l'abonnement Brupass XL en 2023 avait-elle été réalisée ? Dans l'affirmative, quelles en étaient les conclusions quant à une hausse des prix ?

Avez-vous demandé et obtenu des éclaircissements auprès de la SNCB quant aux gares non reprises dans l'offre actuelle, alors qu'elles se trouvent bien dans le rayon actuel des 11,5 km ? À cet égard, j'ai réalisé un tableau mentionnant, d'une part, la distance entre les gares et la Grand-Place et, d'autre part, la distance entre les gares et la limite de la Région bruxelloise, limite qui, comme vous le savez, n'est pas un cercle concentrique autour de la Grand-Place.

Ainsi, parmi les gares absentes de l'offre actuelle figure la gare de Buda, qui se situe à 0,2 km de la limite de la Région bruxelloise et à 9,2 km de la Grand-Place. De même, la gare de Linkebeek, dont un quai se trouve sur la commune d'Uccle, l'autre sur la commune de Linkebeek, ne se situe qu'à 8,2 km de la Grand-Place. Citons également la gare De Hoek et les gares d'Hoeilaart, à 12,6 km, d'Asse, à 12,2 km, de Huizingen, à 12,1 km ou encore de Nossegem, à 11,7 km.

straal van 16 km, zou, naast de zestien stations die er hoe dan ook bij zouden moeten horen, nog eens twaalf nieuwe stations opleveren.

Een studie van de vier Belgische openbaarvervoerbedrijven moest duidelijk maken hoe we de modal shift in de GEN-zone van 30 km rond Brussel kunnen stimuleren. Verder moest die studie aan het licht brengen in welke mate tariefintegratie de keuze voor het openbaar vervoer kan stimuleren. Ik neem aan dat het onderzoek intussen is afgerond. Hoever staat het GEN-stuurcomité met de beslissing om de Brupass XL-zone uit te breiden?

Hoeveel jaar- en maandabonnementen werden er verkocht voor de verschillende formules?

Wat heeft een eventueel onderzoek naar de verhoging van de prijs voor een Brupass XL-abonnement opgeleverd?

Hebt u de NMBS verduidelijking gevraagd over de stations die niet in het huidige aanbod zijn opgenomen, hoewel ze op minder dan 11,5 km van de Grote Markt liggen?

¹²⁴¹ Vous voyez que mon propos n'est pas du tout communautaire. Je pense d'ailleurs que pour la mobilité, il serait opportun qu'un certain nombre de gares parmi les plus proches de la limite de la Région bruxelloise soient intégrées dans celle-ci.

Se pose aussi la question de l'aéroport de Bruxelles qui, à vol d'oiseau, est à seulement 10,8 km de la Grand-Place et 3 km de la limite régionale. Il est important, en politique, de faire tomber les tabous et vous ne manquez pas de le faire en matière de mobilité. Même si énormément d'actions ont déjà été entreprises et que c'est déjà une victoire que le ticket Brupass existe, il est utile de vous avoir à nos côtés dans ce combat avec la SNCB, qui a toujours été un peu réticente à travailler sur l'offre.

¹²⁴³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Comme vous le savez, l'intégration tarifaire reste une priorité pour le gouvernement bruxellois, tant au niveau des opérateurs de transports publics belges qu'au sein d'une démarche globale de mobilité tout-en-un. C'est dans cet objectif que la STIB a contribué activement au groupe de travail entre les quatre opérateurs pour aboutir au développement de l'offre intégrée Brupass XL en 2021, première avancée concrète depuis des années, voire des décennies.

Afin d'élargir la zone d'application de cette intégration tarifaire, les quatre ministres de la Mobilité ont en effet demandé aux quatre opérateurs de poursuivre leur travail d'investigation et de déterminer les prochaines étapes de cet élargissement. Les quatre opérateurs se basent notamment sur la démarche de l'étude « Article 13 ». Lancée durant l'été 2022, cette étude suit son cours et devrait être clôturée à l'automne 2023. Nous ne disposons donc pas encore de ses résultats à ce stade. Rappelons que la crise sanitaire a eu de fortes répercussions sur les opérateurs de transport public et, partant, sur ces travaux.

En 2022, les ventes d'abonnements pour les différents titres de transport vendus à la STIB étaient ventilées comme suit :

- STIB 1 mois : 661.106 ;
- Brupass 1 mois : 108.060 ;
- Brupass XL 1 mois : 27.307 ;
- STIB 12 mois : 41.057 ;
- Brupass 12 mois : 17.101 ;
- Brupass XL 12 mois : 2.482.

Ces nouveaux produits Brupass ont été lancés pendant la crise sanitaire, ce qui a compliqué leur mise en œuvre, leur ancrage et leur évaluation. Les quatre opérateurs n'ont pas entamé d'étude sur l'incidence de l'augmentation de prix en 2023, mais assurent un suivi permanent des volumes de ventes et des réactions éventuelles des clients.

En ce qui concerne les gares intégrées dans l'offre Brupass XL, les quatre opérateurs ont retenu les gares établies à l'article

Ik voer geen communautair discours. Overigens wijs ik er nog op dat het treinstation van de luchthaven in Zaventem op amper 10,8 km van de Grote Markt en op 3 km van de gewestgrens ligt. U hebt al heel wat taboes inzake mobiliteit laten sneuvelen en het is al een hele verwezenlijking dat de Brupass bestaat, maar we hebben u nodig in de strijd tegen de NMBS, die zich altijd terughoudend opstelt.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De tariefintegratie is en blijft een prioriteit voor de Brusselse regering. Daarom heeft de MIVB een actieve bijdrage geleverd aan de werkgroep met de vier openbaarvervoerbedrijven die de Brupass XL in 2021 tot stand bracht.*

Om de Brupass XL-zone uit te breiden, hebben de vier ministers van Mobiliteit de vier openbaarvervoerbedrijven opgedragen om het werk verder te zetten. Ze baseren zich op de resultaten van het genoemde onderzoek, dat in de herfst van 2023 moet worden afgerond.

In 2022 verkocht de MIVB de volgende abonnementen:

- MIVB 1 maand: 661.106;
- Brupass 1 maand: 108.060;
- Brupass XL 1 maand: 27.307;
- STIB 12 maanden: 41.057;
- Brupass 12 maanden: 17.101;
- Brupass XL 12 maanden: 2.482.

De nieuwe Brupassproducten kwamen tijdens de coronacrisis op de markt, waardoor ze een moeilijke start kenden. De vier openbaarvervoerbedrijven hebben geen onderzoek gedaan naar de prijsverhoging van 2023, maar ze volgen hun verkoopcijfers op de voet.

De vier bedrijven hebben de stations in artikel 15 van de GEN-conventie geselecteerd voor de Brupass XL-zone, die zich in een straal van 11,5 km rond de Grote Markt uitstrekt. De afbakening van de zone is het gevolg van beslissingen uit 1999 en 2003, maar ik heb er geen politieke argumenten voor gevonden. De vier ministers van Mobiliteit hebben een pragmatische keuze gemaakt en beseffen dat er nog werk aan de winkel is. De volgende stap is de uitbreiding van de zone tot zo'n 30 km. Er moeten echter nog problemen worden opgelost, onder meer met schoolabonnementen.

15 de la convention RER du 4 avril 2003 et situées dans la zone définie par la conférence interministérielle de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications du 30 novembre 1999. Il s'agit d'une zone qui couvre un rayon d'environ 11,5 km autour de la Grand-Place de Bruxelles. Ce rayon est une référence de travail depuis 2019 dans les différentes démarches, mais la liste des gares est incluse.

Nous avons effectué l'exercice de trouver l'origine de ce rayon, parce que ce n'est pas la première fois que vous nous demandez d'où provient ce choix. Il s'agit de décisions prises en 1999 et en 2003 pour lesquelles nous n'avons pas retrouvé l'argumentaire politique concerné, bien qu'il dût en exister un. S'agit-il de la méthode idéale ou la plus logique ? Peut-être pas. En l'occurrence, nous avons adopté une attitude pragmatique avec les quatre ministres de la Mobilité, parce qu'il fallait avancer. Nous procédons aujourd'hui par étapes et sommes conscients du travail qu'il reste à effectuer. La prochaine étape sera celle d'une zone couvrant environ 30 km. Il reste par ailleurs nombre de questions générales à régler, notamment par rapport aux abonnements scolaires et aux tarifs préférentiels.

¹²⁴⁵ Toutes les gares intégrées au rayon de 11,5 km sont reprises dans l'offre Brupass, à l'exclusion de la desserte de l'aéroport de Bruxelles-National, qui est soumise à une tarification spécifique (Go2City STIB et supplément diablo SNCB).

Concernant les démarches interfédérales sur l'intermodalité, lors de la conférence interministérielle de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications de février 2023, nous avons également décidé de nous concerter pour instaurer un billet intégré à un prix abordable pour les transports en commun en Belgique, et ce, afin de poursuivre nos travaux dans la même logique d'une intégration tarifaire accrue. Nous continuerons à examiner, avec nos collègues régionaux et fédéraux et en concertation avec les sociétés de transport en commun, les solutions d'intégration tarifaires les plus pertinentes pour les voyageurs sur l'ensemble du territoire, tout en garantissant le maintien de l'équilibre économique des différents acteurs concernés, ainsi que celui des finances publiques.

L'équilibre économique n'est pas un élément anodin, car, si le tarif intégré entre en vigueur, cela impliquera des opérateurs financés par les Régions, l'État fédéral, etc. Il faudra dès lors toujours trouver un accord juste et équitable pour tout le monde ; un processus qui nécessite parfois de nombreux débats, analyses et études.

¹²⁴⁷ **M. Emmanuel De Bock (DéFI).** - La question des 11,5 km me paraît vraiment importante. Comme l'indique le tableau que je vous ai fait parvenir, certaines gares reprises dans l'offre se situent dans ce rayon, mais sont en réalité plus éloignées de la limite régionale que d'autres gares, qui, si elles sont situées en dehors du rayon de 11,5 km, sont plus proches de la limite régionale, celle-ci n'étant pas un cercle concentrique. Se pose la question d'égalité de traitement pour l'ensemble des usagers par rapport à l'accès à une gare.

Alle stations in een straal van 11,5 km rond de Grote Markt zitten in het Brupassaanbod, met uitzondering van Brussels Airport.

Tijdens de interministeriële conferentie Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie van februari hebben we beslist om overleg te plegen over een geïntegreerd, betaalbaar tarief voor het openbaar vervoer in heel België. We zoeken oplossingen die het economische evenwicht van de betrokken partijen niet in het gedrang brengt.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).* - *Sommige stations liggen weliswaar binnen een straal van 11,5 km van de Grote Markt, maar verder van de gewestgrens dan andere stations die buiten die straal liggen. De vraag rijst dus of alle reizigers daardoor op dezelfde service kunnen rekenen.*

De keuze voor een zone met een straal van 11,5 km rond de Grote Markt wijst erop hoe enggeestig de NMBS is. Tienduizenden mensen zouden voor gedifferentieerde multimodale mobiliteit

À la vue d'une carte de la Région bruxelloise, la petitesse d'esprit de la SNCB dans le choix de ce rayon de 11,5 km pour ne pas y inclure certaines gares saute aux yeux. Je pourrais presque intituler ma revendication « Pour quelques gares de plus... ». Des dizaines de milliers de personnes opteraient pour cette mobilité multimodale différenciée si elles avaient accès à des gares supplémentaires dans l'offre de services, au demeurant excellente, de l'abonnement Brupass XL.

Deux questions annexes se posent par ailleurs. Il y a d'abord celle du choix du tarif proche de la gratuité pour les moins de 25 ans et de la gratuité pour les étudiants. Or, l'abonnement Brupass XL ne peut se combiner avec la gratuité. Les bénéficiaires du tarif préférentiel se voient donc contraints de payer un supplément proportionnellement beaucoup plus élevé pour l'abonnement Brupass XL.

¹²⁴⁹ Je pense notamment à tous les étudiants de l'athénée Uccle II qui doivent descendre à la gare de Linkebeek et sont désavantagés dans l'offre tarifaire.

La situation est la même à Brussels Airport. Bon nombre de Bruxellois travaillent à l'aéroport et sont soumis à un tarif différencié, alors qu'il s'agit de leur outil de travail. Ils pourraient se rendre sur leur lieu de travail en quelques minutes grâce au train, mais sont aujourd'hui contraints de payer un supplément.

Dans les enjeux de mobilité qui se décident à raison de dizaines de milliards d'euros, tant en matière d'investissements qu'en matière de superstructures, il serait dans notre intérêt de faire du Brupass un choix attrayant pour tous les Bruxellois et les non-Bruxellois, qui pourraient ainsi abandonner leur voiture et opter pour le train et les autres modes de transport public. Malheureusement, le coût financier de cette formule reste le principal frein à cet égard.

- *L'incident est clos.*

(M. David Weytsman, deuxième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

¹²⁵⁵ **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

¹²⁵⁵ **à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,**

¹²⁵⁵ **concernant les centrales d'achat et l'harmonisation du mobilier urbain.**

¹²⁵⁷ **M. le président.-** La ministre Elke Van den Brandt répondra à la question orale.

¹²⁵⁷ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).-** L'achat de mobilier urbain par les communes et différents acteurs bruxellois est

kiezen als er meer stations onder het Brupass XL-abonnement vielen.

Hoe zit het met het bijna-gratis-tarief voor jongeren onder de 25 en het gratis abonnement voor studenten? Een Brupass XL-abonnement valt daar immers niet mee te combineren.

De tarieven benadelen bijvoorbeeld de leerlingen van het atheneum Ukkel II die het station van Linkebeek gebruiken. Ook gebruikers van het treinstation Brussels Airport worden benadeeld. Heel wat Brusselaars die op de luchthaven werken, betalen een supplement om naar hun werk te gaan.

Het is in ons belang dat we de Brupass aantrekkelijk maken voor alle Brusselaars en niet-Brusselaars. Helaas blijft de kostprijs een belangrijke hinderpaal.

- *Het incident is gesloten.*

(De heer David Weytsman, tweede ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende de aankoopcentrales en de harmonisatie van het straatmeubilair.

De voorzitter.- Minister Elke Van den Brandt zal de mondelinge vraag beantwoorden.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Het is een spijtige zaak dat het straatmeubilair in ons stadsgewest*

une pratique courante pour améliorer la qualité de vie des citoyens et des visiteurs de la ville. On peut regretter le manque d'harmonisation de ce mobilier urbain dans notre ville-région, au moins doublement capitale.

L'harmonisation du mobilier urbain est importante pour plusieurs raisons. Tout d'abord, elle permet de créer une identité visuelle cohérente pour la ville, en utilisant des designs, des couleurs et des matériaux similaires. Cela peut aider à renforcer l'image de marque de la ville et attirer les visiteurs. De plus, l'harmonisation peut améliorer l'efficacité et la sécurité des infrastructures urbaines. Par exemple, les arrêts de bus et les abribus peuvent être standardisés pour faciliter l'utilisation des transports publics, tandis que les panneaux de signalisation et d'information peuvent être uniformisés pour améliorer la sécurité routière. Enfin, l'harmonisation du mobilier urbain peut contribuer à la durabilité, les poubelles pouvant, par exemple, être conçues pour faciliter le tri et le recyclage des déchets.

En somme, l'harmonisation du mobilier urbain à Bruxelles nécessite une approche coordonnée et collaborative entre les différentes communes et acteurs bruxellois, ainsi qu'une prise en compte des besoins et des attentes des citoyens dans la conception et l'installation du mobilier urbain.

Ce processus peut impliquer la mise en place d'une politique commune pour l'achat et l'installation de mobilier urbain. À cet effet, Bruxelles Environnement chapeaute déjà des centrales d'achat par et pour les organismes publics bruxellois, qui permettent de trouver des fournitures de bureau, un véhicule en leasing ou encore un fournisseur d'électricité.

Cette initiative existe-t-elle également pour le mobilier urbain ? Existe-t-il déjà un marché permettant des achats communs et des installations communes pour ce mobilier ?

Sans toucher à l'autonomie des communes, avez-vous pris ou proposé des mesures pour favoriser une meilleure harmonisation du mobilier urbain dans notre Région ? Si oui, lesquelles ? Avec quels résultats ?

Comment ces mesures ont-elles été mises en œuvre pour assurer l'uniformité esthétique et fonctionnelle de l'aménagement de l'espace public ?

Dans le cadre d'achats et d'installation de mobilier urbain par la STIB ou par Bruxelles Mobilité, des consultations publiques et participations citoyennes sont-elles prévues afin de recueillir des commentaires et des suggestions sur le mobilier urbain et d'assurer une approche plus inclusive et démocratique ? L'ensemble des abribus présents sur le territoire de la Région bruxelloise sont-ils aujourd'hui la propriété de la STIB ? Sinon, à qui appartiennent-ils ? Dans quelles proportions ? Qu'avez-vous mis en place pour assurer une certaine harmonisation à ce niveau ?

Une centrale d'achat a également vu le jour chez Bruxelles Propreté. Que couvre-t-elle précisément ? Les poubelles

niet uniform is. Een harmonisatie is om verschillende redenen belangrijk. Ten eerste helpt dat om een eenvormige visuele identiteit voor de stad te creëren, wat het imago van de stad kan versterken en bezoekers kan aantrekken. Daarnaast kan harmonisatie de efficiëntie en veiligheid van de stedelijke infrastructuur verbeteren. Zo kunnen eenvormige bushaltes en bushokjes het gebruik van het openbaar vervoer vergemakkelijken en eenvormige verkeers- en informatieborden de verkeersveiligheid verbeteren. Ten slotte kan harmonisatie bijdragen tot duurzaamheid, bijvoorbeeld door het plaatsen van vuilnisbakken voor gescheiden afval.

Kortom, de harmonisatie van het straatmeubilair in Brussel vereist een gecoördineerde en gezamenlijke aanpak. Bovendien moet er rekening worden gehouden met de behoeften en verwachtingen van de burgers.

Dat proces kan een gemeenschappelijk beleid voor de aankoop en plaatsing van straatmeubilair omvatten. Vandaag zorgt Leefmilieu Brussel al voor de centrale aankoop van kantoorbenodigdheden, leasewagens en elektriciteit. Bestaat er ook een aankoopcentrale voor straatmeubilair?

Hebt u, zonder afbreuk te doen aan de autonomie van de gemeenten, maatregelen genomen of voorgesteld om het straatmeubilair te harmoniseren?

Zijn er in het kader van de aankoop en installatie van straatmeubilair door de MIVB of Brussel Mobiliteit openbare raadplegingen en burgerparticipatie gepland? Zijn alle bushokjes momenteel eigendom van de MIVB? Wat hebt u gedaan om een zekere harmonisatie op dat niveau te waarborgen?

Er is ook een aankoopcentrale opgericht bij Net Brussel. Met welke zaken houdt die zich bezig? Behoren openbare vuilnisbakken tot haar opdrachten? Worden andere soorten straatmeubilair aangeboden? Wordt er gestreefd naar harmonisatie?

Zijn er in dat verband projectoproepen verspreid? Zijn er nog meer gepland voor 2023?

publiques sont-elles comprises par son action ? D'autres types de mobilier urbain sont-ils proposés ? Y a-t-il une volonté d'harmonisation ? À défaut, pourquoi ?

Des appels à projets ont-ils été réalisés dans ce sens ? D'autres sont-ils prévus en 2023 ? Dans l'affirmative, lesquels et comment ?

1259 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Pour le mobilier urbain, Bruxelles Environnement ne dispose pas d'un marché de type centrale d'achats permettant des achats communs avec d'autres opérateurs publics bruxellois. En revanche, elle dispose d'une charte signalétique (mise à jour en 2013) qui respecte les formats de la signalétique touristique de la Ville de Bruxelles, adoptée en 1998, en concertation avec les acteurs du patrimoine. Cette charte et ses descriptifs techniques sont à la disposition de tout opérateur public bruxellois qui en fait la demande.

Bruxelles Environnement se base également sur une charte relative au mobilier reprenant des éléments de mobilier propres à l'identité des parcs régionaux. Celle-ci tient compte du caractère prestigieux et historique des parcs classés, ce classement tenant compte de la cohérence esthétique, patrimoniale et historique des sites. On ne trouvera pas le même type de mobilier urbain dans un métro situé en sous-sol et un parc prestigieux - comme celui du square du Petit Sablon - exposé aux intempéries et au vandalisme nocturne. Les fiches techniques de chaque type de mobilier géré par Bruxelles Environnement sont à la disposition de tout opérateur public bruxellois qui en fait la demande. Cela inclut des socles de fondation standardisés et compatibles entre les différents types de mobiliers (rectangles pour les bancs et ronds pour les poubelles), en ce compris les poubelles, plus contemporaines, utilisées dans le cadre du déploiement progressif de la collecte sélective dans les parcs régionaux.

Pour les bancs utilisés dans les parcs historiques, la Région est propriétaire des modèles de fonderie des pieds de bancs des modèles Léopold et Romantique. Ces bancs prestigieux sont montés de toutes pièces et fabriqués en interne à partir de matériaux nobles : fonte, bois de premier choix, visserie en inox et socles en béton.

Pour le mobilier plus contemporain, les différents gestionnaires de sites de Bruxelles Environnement s'accordent sur quelques modèles intégrés dans la charte relative au mobilier. Cette charte sert de référence en matière de descriptifs techniques pour les marchés de fournitures de Bruxelles Environnement, soit des marchés à lots de type accord-cadre ou stock. Le logo de Bruxelles Environnement, un arbre, imprimé dans le moule de certaines corbeilles en fonte, permet d'accentuer l'identité des parcs que gère l'agence. Ce type de logo est spécifique à chaque opérateur et à chacune des dix-neuf communes. Il reste pertinent de conserver une telle spécificité au niveau de parcs gérés localement par des opérateurs différents, car cela contribue à l'identification par le public de l'opérateur concerné en cas de constat ou de remarque.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Leefmilieu Brussel beschikt niet over een aankoopcentrale voor straatmeubilair. Het beschikt wel over een bewegwijzeringscharter dat in 2013 werd bijgewerkt en aansluit bij de toeristische bewegwijzering van de stad Brussel, die in 1998 in overleg met de erfgoedorganisaties werd aangenomen.*

Leefmilieu Brussel baseert zich voorts voor de gewestelijke parken op een handvest voor straatmeubilair. In dat handvest wordt rekening gehouden met het prestigieuze en historische karakter van de beschermde parken. Er wordt bijvoorbeeld niet hetzelfde soort straatmeubilair gebruikt in een metrostation als in een prestigieus park. De technische documentatie van elk type meubilair dat door Leefmilieu Brussel wordt gebruikt, is beschikbaar voor elke Brusselse overheidsinstantie die erom vraagt.

Voor de banken in de historische parken gebruikt het gewest gietijzeren modellen.

Voor het meer hedendaagse meubilair is Leefmilieu Brussel het met de parkbeheerders eens geworden over een aantal modellen die in het charter voor straatmeubilair zijn opgenomen. De technische beschrijvingen in het charter worden als referentie gebruikt voor de raamovereenkomsten die Leefmilieu Brussel sluit. Het logo van Leefmilieu Brussel wordt op sommige vuilnisbakken aangebracht. Elke operator en elke gemeente heeft een eigen logo, zodat duidelijk is voor het publiek wie de beheerder is.

Voor vuilnisbakken is uniformiteit gewenst. Brussels Mobiliteit heeft gekozen voor het model A1 uit zijn catalogus, met een asbak in het deksel van de vuilnisbak. Het model werd geselecteerd via een wedstrijd. Ook de MIVB gebruikt het.

Het straatmeubilair wordt beheerd door de gemeenten en het gewest. De MIVB plaatst alleen palen bij haltes en vuilnisbakken wanneer zij eigenaar is van het terrein. Dat is slechts het geval voor 2% van de haltes.

Pour les poubelles, une uniformisation est souhaitée. Bruxelles Mobilité a opté pour un modèle de son catalogue, la poubelle A1, qui intègre un cendrier au capuchon de la corbeille. Cette poubelle publique a été sélectionnée par un concours et est optimisée pour la collecte manuelle. À noter que la STIB utilise également ce modèle.

Le mobilier urbain est géré par les communes et la Région. De son côté, la STIB place les poteaux d'arrêts et n'installe des poubelles que lorsqu'elle est propriétaire du terrain. Cela ne représente que 2 % des arrêts.

¹²⁶¹ En ce qui concerne les abris, la STIB a repris la gestion des abris publicitaires existants pour dix communes, dans l'objectif de les uniformiser. Des discussions sont en cours avec deux communes supplémentaires.

Aujourd'hui, environ trois-quarts des abris situés aux arrêts (1.600 unités) sont la propriété de JCDecaux, le reste appartenant en grande partie à Clear Channel. La STIB possède quinze abris. Parmi ceux-ci, sept sont classés. Par ailleurs, la Région bruxelloise est propriétaire de plusieurs abris ou auvents dits atypiques, à savoir des modèles totalement uniques. Les abris classés et atypiques ne peuvent pas être uniformisés.

La STIB dispose également d'une petite cinquantaine d'abris temporaires, utilisés pour ses chantiers. Il s'agit de modèles de la gamme des prestataires, donc distincts, qui sont utilisés sur l'entité territoriale où le prestataire (JCDecaux ou Clear Channel) est actif.

Par ailleurs, concernant la voirie régionale, Bruxelles Mobilité dispose d'un catalogue de mobilier urbain avec des modèles standardisés. Grâce à l'utilisation de modèles standardisés et de couleurs harmonisées (par exemple, le vert sapin pour les potelets en fonte, les barrières à croix de Saint André et les corbeilles), il est plus facile pour les différentes parties concernées (architectes, urbanistes, entreprises et citoyens) de créer des espaces publics cohérents et esthétiques.

Le catalogue permet aussi de garantir que le mobilier urbain sélectionné répond aux normes de qualité et de durabilité requises en Région bruxelloise. Des fiches techniques détaillées sur les produits permettent aux professionnels d'évaluer les spécifications techniques et les matériaux utilisés dans chaque modèle et de s'assurer qu'ils répondent aux exigences spécifiques de chaque projet.

Bruxelles Propreté ne dispose pas d'une centrale d'achat pour les poubelles publiques. En revanche, dans le cadre de la stratégie de propreté urbaine clean.brussels, la Région a adopté une mesure visant à optimiser l'entretien et l'installation de corbeilles publiques et autres mobiliers urbains de propreté sur la voirie. Une stratégie de placement des corbeilles publiques visant à développer des lignes directrices est à l'étude au sein de Bruxelles Propreté.

De MIVB heeft voor tien gemeenten het beheer van de bushokjes overgenomen om ze harmoniseren.

Ongeveer driekwart van de 1.600 bushokjes is eigendom van JCDecaux, terwijl de rest grotendeels in handen is van Clear Channel. De MIVB bezit vijftien bushokjes, waarvan er zeven beschermd zijn. Daarnaast beheert het gewest een aantal atypische bushokjes of luifels. De MIVB beschikt ook over een vijftigtal tijdelijke bushokjes die tijdens werken worden gebruikt. Voor de gewestwegen beschikt Brussel Mobiliteit over een catalogus van straatmeubilair met gestandaardiseerde modellen en geharmoniseerde kleuren, die aan de vereiste kwaliteits- en duurzaamheidsnormen voldoen.

Net Brussel beschikt niet over een aankoopcentrale voor openbare vuilnisbakken. Wel wil het gewest, in het kader van de strategie clean.brussels, het onderhoud en de plaatsing van openbare vuilnisbakken optimaliseren.

Gezien het specifieke karakter van de parken die Leefmilieu Brussel beheert, heeft het geen projectoproep uitgeschreven.

In het kader van de gescheiden afvalinzameling werd in 2021-2022 een studie uitgevoerd over het gebruik, de stevigheid en standaardisering van de bevestigingselementen van de vuilnisbakken. Urban.brussels werd geraadpleegd voor de selectie van het model, opdat het zou voldoen aan de esthetische vereisten op beschermde locaties. Het nieuwe model werd gedurende twaalf maanden getest, heeft een meer hedendaagse look en is geschikt voor afvalscheiding.

Aucun appel à projets de ce type n'a été lancé par Bruxelles Environnement, compte tenu de la spécificité des parcs gérés par elle.

Dans le cadre du déploiement de la collecte sélective - compte tenu des spécificités relatives à l'ergonomie et au support de communication -, une réflexion a été menée en 2021-2022 en vue de respecter les contraintes d'usage, de robustesse et de standardisation des éléments de fixation. Urban.brussels a été consultée sur le modèle retenu afin de s'assurer que le niveau d'exigence esthétique pour un usage sur sites classés était bien respecté, quitte à réduire le nombre d'îlots ou à les positionner de manière plus adéquate. Cette démarche a permis de sélectionner un nouveau modèle de corbeille, de tester celui-ci durant douze mois en conditions réelles et de faire évoluer ce type d'équipement vers une esthétique plus contemporaine, adaptée à la démarche spécifique du tri des déchets.

¹²⁶³ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je regrette que chaque administration régionale établisse sa propre charte concernant le mobilier, même si cela fonctionne bien pour Bruxelles Environnement, par exemple. En effet, elle suit une même ligne à travers tous les espaces publics qu'elle gère, ce qui est plutôt positif. Pour le reste, il y a systématiquement une conception, un aspect ou une fonctionnalité particuliers.

Pourtant, comme le disent très bien les auteurs du site Lumières de la ville, « bien qu'il soit porteur d'une approche fonctionnaliste, le mobilier urbain porte une double casquette, puisqu'il est également vecteur d'esthétisme et d'identité. Avec un rapport à l'échelle plus direct à l'humain, il domestique en quelque sorte l'espace public par ses meubles et construit une expérience intime de la ville tout en lui attribuant une qualité d'usage et une identité globale par le sensible. Dans sa définition même, le mobilier urbain a la volonté d'harmonisation, d'homogénéisation et d'appartenance, il devient donc un levier d'uniformisation et d'affirmation territoriale par la création d'une identité à travers différents objets publics ».

Il me paraît vraiment intéressant que la Région bruxelloise, en sa qualité de double capitale, puisse entamer une réflexion à ce sujet. Pensons par exemple à Paris et à Londres, dont l'espace public est immédiatement reconnaissable grâce à une identité propre. Mais citons également d'autres villes beaucoup moins importantes que ces capitales, par exemple Nice ou la ville de Saint-Claude, capitale de la pipe, dont les poubelles ont la forme d'une pipe.

Dans l'espace public de ces villes, des objets reflètent une identité visuelle. Ainsi, à Paris, les colonnes Morris ou les panneaux des noms de rue contribuent à l'identité parisienne. Il serait fabuleux que la capitale de l'Europe puisse, elle aussi, investir dans une identité visuelle qui la fasse rayonner et la rende plus attractive grâce aux objets qu'elle aura pensé à installer dans ses espaces publics.

¹²⁶⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je vous invite à faire une excursion à Paris en compagnie du secrétaire d'État bruxellois

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Ik betreur dat elke gewestelijke administratie een eigen charter opstelt.*

Zoals de auteurs van de website Lumières de la ville het goed verwoorden, heeft stadsmeubilair niet alleen een nuttige functie, maar draagt het ook bij tot de aantrekkelijkheid, identiteit en imago van de stad.

Het Brussels Gewest zou daar als dubbele hoofdstad meer aandacht voor moeten hebben. Zo is de openbare ruimte van Parijs en Londen onmiddellijk herkenbaar dankzij de specifieke zuilen, de straatnaamborden en het stadsmeubilair. Het zou fantastisch zijn als de hoofdstad van Europa ook zou investeren in een visuele identiteit die haar uitstraling vergroot.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Ik nodig u uit om Parijs te bezoeken met de staatssecretaris*

chargé de l'Urbanisme et du Patrimoine et du ministre-président, chargé de la Promotion de l'image de Bruxelles. Votre question renvoie en effet à un paquet de compétences.

- *L'incident est clos.*

¹²⁷³ (Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

¹²⁷³ **QUESTION ORALE DE M. EMMANUEL DE BOCK**

¹²⁷³ **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,**

¹²⁷³ **concernant le non-respect du plan Good Move et l'absence de cohérence de la mise à 30 km/h de l'avenue Winston Churchill par rapport aux autres voiries régionales similaires.**

¹²⁷⁷ **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Nous avons appris dans la presse votre volonté de placer, entre autres, l'avenue Winston Churchill en zone à 30 km/h. Ce choix annoncé, dont l'acte réglementaire soulève quelques questions, semble totalement incohérent par rapport au plan Good Move. Celui-ci mettait l'ensemble de l'avenue Winston Churchill, historiquement sur deux voies, en zone auto confort, tant pour les voitures que pour les poids lourds.

Le statut de l'avenue est le même que celui de l'avenue De Fré où, rappelons-le, il n'y a pas de pistes cyclables séparées ou sécurisées par rapport à la voirie, ou encore de l'avenue du Wolvendael, où la piste cyclable se trouve dessinée entre les rails de tram et où le 50 km/h est de mise. Il en est de même sur l'avenue Brugmann.

Les Bruxellois sont demandeurs de cohérence et d'égalité de traitement. Ils souhaitent des vitesses adaptées à la capacité de la voirie, mais ils refusent de voir transformer leur quotidien en une chasse aux excès de vitesse lorsque leur vitesse actuelle ne pose aucun problème. Ils constatent par ailleurs la propension à placer des radars bien plus souvent sur des voiries passées à 30 km/h, plutôt que sur les voiries à 50 km/h.

C'est d'autant plus interpellant de voir la situation évoluer aussi rapidement sur l'avenue que personne ne réagit pour le rond-point Churchill, où la dangerosité est avérée entre les différents usagers : piétons, vélos, voitures. Pour rappel, les échangeurs avec les voiries auto confort permettent l'accès aux zones situées à proximité immédiate du ring, particulièrement s'il y a d'importants générateurs de déplacements, mais ils n'ont pas vocation à être utilisés pour accéder au centre-ville, par exemple.

Quelles sont les statistiques d'accidents dans les zones auto confort situées à Uccle, et en particulier sur l'avenue Winston Churchill, qui impliquent des usagers faibles et un véhicule ?

voor Stedenbouw en Erfgoed en met de minister-president, die bevoegd is voor het imago van Brussel. Uw vraag heeft immers op een hele reeks bevoegdheden betrekking.

- Het incident is gesloten.

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK

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

betreffende de snelheidsbeperking tot 30 km/u op de Winston Churchillaan, die afwijkt van de regeling op gelijkaardige gewestwegen en niet met Good Move overeenstemt.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).*- Volgens de media denkt u eraan voor de Winston Churchillaan een snelheidsbeperking tot 30 km/u op te leggen. Die zou echter niet met Good Move overeenstemmen en zou ook afwijken van de regeling op soortgelijke gewestwegen.

De Brusselaars vragen om coherentie en een gelijkwaardige behandeling. Als de verkeerssnelheid geen probleem vormt, moet er ook niet ingegrepen worden.

Een situatie die wel problematisch is, is die van de verkeersstromen van voetgangers, fietsers en auto's aan het rondpunt op de Churchillaan, en daar wordt niets aan gedaan.

Op welke cijfers baseert u de geplande regeling? Hebt u gegevens over het aantal ongevallen met zwakke weggebruikers en auto's?

Werd de gemeente Ukkel geraadpleegd? Die beweert dat ze voor een voldongen feit geplaatst is.

Werden de buurtbewoners bevraagd, niet alleen de omwonenden maar ook iedereen die zich in de wijk begeeft met een of ander vervoersmiddel?

Wie zal de beslissing nemen? De administratie, enkel de minister of de regering?

Waarom een beslissing nemen die ingaat tegen Good Move en niet in de lijn ligt van de regeling op soortgelijke wegen?

Sur la base de quels critères objectifs voulez-vous changer la limitation de vitesse sur cette voirie ?

Avez-vous consulté la commune d'Uccle ? Le cas échéant, quand et par quel biais ? À défaut, pourquoi ? La commune prétend être mise devant le fait accompli à la suite de vos déclarations dans la presse annonçant le changement.

Avez-vous sondé les usagers du quartier, c'est-à-dire pas seulement les riverains mais aussi les usagers du quartier selon le mode de transport ou véhicule utilisé ? Le cas échéant, quand et par quels moyens ?

Quelle est l'autorité compétente pour décider d'un tel changement ? L'administration, la ministre seule, le gouvernement ?

Un acte réglementaire a-t-il déjà été passé ? Pourquoi prendre une décision qui ne respecterait pas le plan Good Move, et qui ne serait pas cohérente par rapport aux cartes du plan Good Move, ni même par rapport aux autres voies de circulation similaires ?

¹²⁸¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - La ville 30 est la norme, l'exception est autorisée sur quelques axes et c'est là que se trouve la cohérence. Nous savons maintenant que passer de 50 km/h à 30 km/h n'a pas d'impact majeur sur le temps de déplacement. Cela n'allonge pas le trajet en voiture, mais assure en revanche une circulation plus fluide et plus sûre. Cette mesure s'inscrit avant tout dans notre souci de sécurité routière.

Forts de ces deux années d'expérience, nous adaptons continuellement le plan initial introduit le 1er janvier 2021.

Dans le cadre du plan d'action régional de sécurité routière, la Région réévalue régulièrement la vitesse réglementaire sur les axes régionaux en fonction de l'évolution des infrastructures et des usages. À la suite de la première carte relative à la ville 30 publiée en janvier 2021, Bruxelles Mobilité a poursuivi ses réflexions relatives aux régimes de vitesse. Diverses communes ont également transmis des demandes concernant les voiries communales.

J'en viens aux accidents de l'avenue Winston Churchill. Entre janvier 2019 et septembre 2022, on y a dénombré 18 accidents dont 1 avec blessé grave. Parmi les 22 victimes se trouvaient 3 piétons, 4 cyclistes, 1 trottinettiste et 3 conducteurs de scooter ou moto.

Au-delà de ces chiffres, la mise à 30 km/h de l'avenue Winston Churchill se justifie pour préserver la sécurité routière, en raison du profil étroit de la voirie et du rétrécissement parfois brusque en zone de dévoiement. Le risque concerne surtout le trafic de poids lourds. Il faut préciser que cet axe prolonge l'avenue Albert où un accident mortel a eu lieu en 2021. Après le passage à 30 km/h du tronçon Albert, il apparaissait cohérent et plus lisible pour les usagers d'harmoniser l'avenue Winston Churchill, voirie similaire. Sur l'ensemble de l'axe se retrouvent désormais une bande réservée aux voitures, une piste cyclable et

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *Het is wel degelijk een coherente beslissing: de snelheidsbeperking van 30 km/u is de regel, al zijn er uitzonderingen mogelijk. Een snelheidsbeperking heeft trouwens geen invloed op de reistijd, maar bevordert wel de doorstroming.*

Sinds de goedkeuring van Good Move in januari 2021 werd het plan verschillende keren aangepast, in functie van bepaalde werkzaamheden of op vraag van de gemeenten.

Tussen januari 2019 en september 2022 gebeurden er op de Churchillaan achttien ongelukken, met één zwaargewonde. Onder de slachtoffers waren er drie voetgangers, vier fietsers, één stepper en drie gebruikers van een motorfiets.

De smalle rijbaan en de plotse versmallingen verantwoorden de snelheidsbeperking, want vooral het zware verkeer is er risicovol. Met de nieuwe snelheidsbeperking zal de Churchillaan harmonieus aansluiten op de zone 30 aan de Albertlaan, waar in 2021 overigens een dodelijk ongeval plaatsvond. Langs deze hele as zijn er behalve de rijweg ook een fietsstrook en aan de tramhaltes talrijke oversteekplaatsen voor voetgangers.

De Churchillaan blijft deel uitmaken van de Comfort-routes voor het autoverkeer, maar daar is de toegelaten snelheid niet noodzakelijk 50 km/u.

de nombreuses traversées piétonnes menant à des arrêts de trams au centre de l'axe.

L'avenue Winston Churchill continue bien à faire partie du réseau auto confort, soit un axe structurant pour les voitures sans que la vitesse autorisée soit automatiquement de 50 km/h, contrairement à la majorité des voiries du réseau auto plus. Retenez néanmoins que la vitesse permise de 50 km/h reste l'exception dans notre ville 30.

¹²⁸³ Le 23 mars 2022, Bruxelles Mobilité a envoyé un courrier à toutes les communes bruxelloises afin de leur présenter les propositions de réduction de vitesse sur certains axes. Des demandes de la part de riverains et d'associations de riverains ayant été reçues pour l'avenue Winston Churchill, celle-ci figurait sur la liste. Les communes étaient alors libres d'y ajouter d'autres demandes, ce que certaines ont fait.

Sur cette base, une modification du régime de vitesse a été décidée sur une douzaine d'axes régionaux. Un courrier a ainsi été envoyé par l'administration à chaque commune concernée. À Uccle, il s'agissait de réduire la vitesse mais également le bruit, tout en améliorant la sécurité routière dans les quartiers assez densément peuplés. De nombreux commerces, écoles et autres centres d'activités sont présents sur ces axes, à savoir la chaussée de Waterloo - entre le quartier du Vert Chasseur et l'avenue du Prince de Ligne - et l'avenue Winston Churchill.

La limitation de vitesse à 30 km/h ne réduit pas la capacité de l'axe concerné et n'affecte pas sa position dans la spécialisation multimodale de la voirie telle que prévue dans le plan Good Move. Il n'y a aucune restriction d'accès liée à cette limitation de vitesse. En outre, il ressort clairement des évaluations effectuées dans le cadre du suivi de la ville 30 qu'il n'y a pas eu d'allongement significatif des temps de parcours. Il s'agit là d'une des mesures faisant l'objet d'une évaluation continue.

À l'avenir, d'autres axes seront visés. Il s'agit notamment, à Uccle, des avenues Brugmann et De Fré pour les voiries régionales ainsi que des avenues Wolvendael et Jean et Pierre Carsoel, pour la voirie communale. Pour l'instant, néanmoins, aucune décision n'a été prise à ce sujet. Par ailleurs, il est important de veiller à ce que la commune puisse évaluer les adaptations.

Pour d'autres axes tels que le boulevard Léopold II, des demandes ont été formulées en vue d'en faire des zones 30. Bien sûr, dans la mesure où les demandes des communes sont considérées comme pertinentes, nous restons disposés à adapter et à faire évoluer ce régime.

¹²⁸⁵ **M. Emmanuel De Bock (DéFI).** - Vous avez dit que la commune était toujours libre de réagir, mais lui avez-vous demandé son avis ? Comment peut-elle deviner que Bruxelles Mobilité va installer une zone 30 si elle ne reçoit pas de demande d'avis ? À quel moment sondez-vous la commune ? Cela n'est pas clair pour moi.

In maart 2022 heeft Brussel Mobiliteit een brief gestuurd naar de gemeenten omtrent nieuwe snelheidsbeperkingen op twaalf gewestelijke verkeersassen. De Winston Churchilllaan stond op de lijst, op vraag van buurtbewoners en -comités.

De bedoeling van de snelheidsbeperking in Ukkel is om de geluidshinder te beperken en de veiligheid te verhogen in dichtbevolkte wijken waar veel handelszaken, scholen en ontmoetingscentra liggen.

De snelheidsbeperking verlaagt de capaciteit van de verkeersas niet en verandert niets aan zijn multimodale karakter. De reistijden worden er ook niet langer door.

Er staan gelijkaardige aanpassingen op stapel voor de Brugmann-, de De Fré-, de Wolvendaal- en de Jean en Pierre Carsoellaan, maar er is nog geen beslissing genomen. De gemeente Ukkel moet die aanpassingen kunnen bekijken. We hebben ook een vraag ontvangen om de snelheid te beperken op de Leopold II-laan. Relevante verzoeken zullen we altijd onderzoeken.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *Hebt u het advies van de gemeente Ukkel ingewonnen? Het is me niet duidelijk op welk moment u de gemeente bij een dergelijke beslissing betreft.*

Vous n'avez pas non plus répondu à ma question sur l'autorité compétente pour décider d'un changement de limitation de vitesse sur une voirie. Est-ce l'administration, le ministre seul ou le gouvernement ?

¹²⁸⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- J'assume totalement la responsabilité politique des choix de tous les axes qui s'ajoutent au régime de ville 30. Bruxelles Mobilité n'est que l'exécutant de cette mesure. Je suis donc pleinement au courant des changements.

Une lettre a bel et bien été envoyée à la commune d'Uccle pour l'informer. Il s'agit en effet d'un axe régional ; la décision appartient à la Région. Nous avons demandé si certains axes devaient être ajoutés à la liste, et certaines communes se sont manifestées en ce sens.

Mais si, comme vous le dites, la commune s'est sentie mise devant le fait accompli, il m'appartient de rétablir de bonnes relations entre elle et la Région. Les choix régionaux sur des axes régionaux doivent se faire dans une atmosphère de concertation avec les communes. Nous veillerons à ce que ce sentiment négatif éprouvé par la commune d'Uccle ne se reproduise pas, ni à Uccle ni ailleurs.

¹²⁸⁹ **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Merci pour cette précision.

Il vous suffira d'écouter l'enregistrement du conseil communal où j'interpelle le bourgmestre pour constater qu'il réagit vivement en expliquant n'avoir pas été consulté. Vous dites, pour votre part, l'avoir informé. Il y a donc un problème. Comme le disait Marc Verwilghen, « un des deux ne dit pas la vérité ».

(Sourires)

Je ne sais pas si c'est le bourgmestre MR de la commune d'Uccle Boris Dillière ou vous. J'aurais tendance à vous croire, mais il faut en avoir le cœur net. J'aimerais revenir vers les citoyens avec un autre message que le constat que vous vous renvoyez la balle.

Il y a un problème de transparence. Vous dites que Bruxelles Mobilité agit en se basant sur des demandes de riverains et d'associations de riverains, et qu'il n'y a pas eu de demande de la part de la commune. Je ne comprends pas quels ont été les échanges dans le cadre de cette mise à 30 km/h de l'avenue Winston Churchill, qui en surprend plus d'un.

Quelle est, par ailleurs, la cohérence avec les avenues De Fré et Wolvendaal, où, soucieuse de sa vitesse commerciale, la STIB a marqué une opposition catégorique à une limitation de vitesse à 30 km/h. Vous affirmez que la réduction de 20 km/h n'allonge pas les temps de déplacement. La STIB dit le contraire. Personnellement, je suis pour une limitation à 30 km/h dans l'avenue Wolvendaal et l'avenue Jean et Pierre Carsoel, zones accidentogènes.

Dans l'avenue Winston Churchill, les trois quarts des accidents se produisent au rond-point Churchill, et non dans le reste de

U hebt ook niet gezegd wie de beslissing neemt: de administratie, de minister of de regering?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Voor dergelijke beslissingen neem ik de volledige politieke verantwoordelijkheid op mij. Brussel Mobiliteit voert de maatregel enkel uit.*

Er is een brief gestuurd naar de gemeente, ook al is het Brussels Gewest bevoegd voor deze gewestweg. Als de gemeente meent dat ze voor een voldongen feit gesteld is, is het aan mij om de goede betrekkingen te herstellen. Een dergelijke negatieve ervaring is niet voor herhaling vatbaar.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).*- *De burgemeester heeft op de gemeenteraad gezegd dat hij niet geraadpleegd werd. Iemand liegt: ofwel burgemeester Dillière ofwel uzelf.*

(Vrolijkheid)

Ik ben geneigd u te geloven, maar de transparantie is duidelijk niet optimaal. De burgers mogen niet de indruk hebben dat u de bal terugkaatst.

In hoeverre is uw beslissing coherent met de regeling voor de De Fré- en Wolvendaallaan? Daar heeft de MIVB verzet aangetekend tegen een snelheidsbeperking uit bekommernis voor de reistijd.

Op de Winston Churchillaan gebeurt drie vierde van de ongevallen overigens aan het rondpunt, waar de verkeerssituatie onduidelijk is voor voetgangers, fietsers, steppers en auto's.

Het is mijn taak om het gebrek aan coherentie en transparantie aan te klagen. De schepen van Mobiliteit zit op uw lijn, in tegenstelling tot de burgemeester. Dat is jammer voor de buurtbewoners.

l'avenue. On prend la mesure de limiter la vitesse à 30 km/h sur toute l'avenue et non dans sa zone la plus accidentogène, où les piétons traversent en plein milieu d'un axe sans passage pour piétons, se retrouvant nez-à-nez avec des trottinettes, où les cyclistes empruntent l'intérieur du rond-point alors qu'une signalisation « cédez le passage » leur est destinée et où des voitures stationnent dans le rond-point. Place Guy d'Arezzo, une situation similaire de stationnement a été estimée assez dangereuse pour qu'on la corrige, mais dans le rond-point Churchill, on permet aux voitures de faire leurs créneaux sans se soucier du fait qu'elles bloquent ainsi la circulation.

La situation manque de cohérence, le dossier manque de transparence et c'est mon rôle de député régional de vous demander que tout s'effectue en bonne harmonie, notamment avec la majorité MR-Ecolo locale, qui dit visiblement blanc à ses électeurs, alors que la réalité des actions régionales est plutôt noire. On sent que l'échevin de la Mobilité agit de concert avec vous, mais clairement dans le dos du bourgmestre MR d'Uccle, ce qui est regrettable pour les riverains.

¹²⁹¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Une analyse des comportements et autres nous mènerait trop loin. Pour rappel, la mise à 30 km/h s'inscrit dans une stratégie de sécurité routière. Il faut justifier tous les axes restés à 50 km/h. Vous avez nommé certains axes qui peuvent être ajoutés et je suis ouverte au débat.

Je suis au courant que la commune se sent mise devant le fait accompli. J'entends dès lors faire en sorte que si d'autres axes doivent être ajoutés, ils le soient de façon concertée avec la commune, afin qu'il s'agisse d'une action conjointe. Mon ambition est d'atteindre l'objectif de zéro blessé grave ou mort sur nos routes pour 2030. Je suis donc convaincue que nous ajouterons encore d'autres axes à 30 km/h, toujours sur la base d'analyses et de comportements à ces endroits.

Vous réclamez de la transparence, en voici : l'accident mortel de l'avenue Albert, dans la partie située à Forest, a mis énormément de pression et a amené à réfléchir aux actions à entreprendre sur cet axe. Bruxelles Mobilité a ainsi été amenée à analyser la pertinence de passer à 30 km/h sur cet axe. Mais je le répète, d'autres axes suivront.

S'agissant de l'aménagement, l'enjeu est important. Il ne sert à rien de baisser la vitesse à 30 km/h sans réaménager l'axe. Nous avons eu cette discussion dès le début de la mise en œuvre de la ville 30. Bruxelles compte en effet plusieurs axes qui n'invitent pas à réduire sa vitesse. Des concertations avec d'autres villes européennes ont permis de découvrir leur approche. La ville d'Helsinki a par exemple adopté une autre stratégie, réduisant la vitesse par étapes, de 50 km/h à 40 km/h, rue par rue et quartier par quartier. Ses représentants nous ont déconseillé cette approche, prônant plutôt une seule étape décisive et claire, même si l'infrastructure n'est pas encore adaptée, car cela aura un impact sur la vitesse.

Nous avons pu le constater à Bruxelles : même sur les axes qui n'ont pas encore été réaménagés de façade à façade, le passage

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik zal erop toezien dat toekomstige aanpassingen aan Good Move in overleg met de gemeenten gebeuren. Mijn doelstelling is om tegen 2030 nul zwaargewonden of doden te hebben op onze wegen. Er zullen dus nog zones 30 bij komen.*

Het is overigens het dodelijke ongeval op de Albertlaan dat ons aan het denken heeft gezet om deze verkeersas aan te passen.

Een snelheidsbeperking opleggen zonder de infrastructuur zelf aan te passen heeft geen zin. Die discussie voeren we al sinds het begin van de invoering van de algemene zone 30. In Helsinki heeft men de snelheid gradueel verlaagd: straat per straat en wijk per wijk, maar de verantwoordelijken van die stad hebben ons aangeraden om de maatregel in één keer door te voeren, zelfs wanneer de infrastructuur nog niet aangepast is.

We hebben intussen vastgesteld dat, dankzij de invoering van de algemene zone 30, ook op verkeersassen waar geen ingrepen aan de rijweg gebeurden of waar de snelheidsbeperking niet werd doorgevoerd, de snelheid afgenomen is. Zo verminder je dus het aantal zware ongevallen.

à une ville 30 dont la règle est de rouler moins vite, a permis de voir baisser la vitesse générale, même sur les axes n'ayant pas changé de régime de vitesse. Cela permet de réduire efficacement le nombre d'accidents, et surtout le nombre d'accidents graves.

¹²⁹³ **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Vous avez raison sur la philosophie, et elle s'applique admirablement en journée. Il n'y a effectivement qu'une très légère différence de temps de parcours selon que l'on roule à 30 ou à 50 km/h. En revanche, le soir et la nuit, lorsqu'il n'y a pas de circulation, la différence est manifeste. C'est à ce moment-là que sont installés certains radars, et nombreux sont les conducteurs interpellés lorsqu'ils reçoivent une amende salée après avoir été flashés à 35, 36 ou 38 km/h, et ce, alors qu'ils ont été distraits à une heure où il n'y avait ni passants ni circulation. Voilà ce qui choque les automobilistes.

Par ailleurs, je reviens à l'avenue Winston Churchill. Vous faites votre travail à cet égard, mais vous ne le faites pas bien pour ce qui concerne le rond-point, qui provoque beaucoup plus d'accidents que la vitesse, à cet endroit. S'il devait y avoir un mort à hauteur de ce rond-point - heureusement, cela n'a pas encore été le cas, même s'il y a eu des blessés graves -, vous en porterez la responsabilité. Voilà des années que nous sommes plusieurs à vous interpellé sur ce problème.

Même le bourgmestre Armand De Decker avait, à l'époque, pris un arrêté en raison de la dangerosité du rond-point. Et là où cela coïncide, c'est que l'avenue Messidor, qui est locale, est une voie sur laquelle la vitesse est toujours de 50 km/h. Dire qu'il faut limiter la vitesse à 30 km/h dans une rue, mais continuer à appliquer la règle des 50 km/h dans une rue voisine montre toute l'incohérence de vos propos et révèle une forme de troc entre libéraux et écologistes.

- *L'incident est clos.*

¹²⁹⁷ **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

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 l'extension du réseau de métro vers l'ouest.**

¹²⁹⁹ **M. David Weytsman (MR).**- Le plan Good Move prévoit déjà l'analyse d'opportunité du développement du réseau de métro. Il s'agit, je cite, « [d']étudier les besoins de développement du réseau sur le long terme, en particulier sur les extensions du métro et réseau structurant ».

Tout récemment, la STIB a annoncé l'obtention auprès de la Banque européenne d'investissement (BEI) d'un prêt de 475 millions d'euros pour financer les gros investissements. Ce montant devra servir à financer l'achat de 94 bus électriques, 43 rames de métro et 90 tramways.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *Overdag is er geen verschil in reistijd, of je nu 30 of 50 km/u rijdt, maar 's avonds en 's nachts wel. De bestuurders die dan geflitst worden omdat ze 35 of 38 km/u rijden, zijn echt boos.*

Ik herhaal dat u uw werk niet goed doet wat het rondpunt op de Churchillaan betreft. Als er daar ooit een dode valt, draagt u de verantwoordelijkheid. We kaarten dat probleem al jaren aan.

In de aanpalende Messidorlaan mag je overigens vreemd genoeg nog altijd 50 km/u rijden. Er is duidelijk geen sprake van coherentie, maar eerder van een soort koehandel tussen liberalen en groenen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

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

betreffende de uitbreiding van het metronet naar het westen.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *In het Good Moveplan is de analyse van een uitbreiding van het metronet opgenomen.*

Onlangs heeft de MIVB bij de Europese Investeringsbank een lening van 475 miljoen euro verkregen voor de financiering van 94 elektrische bussen, 43 metrostellen en 90 tramlijnen. Dat biedt nieuwe perspectieven om het openbaar vervoer te verbeteren.

De MIVB-gebruikers zijn echter het meest tevreden over het metronet en bijna 75% van de Brusselaars is voor de bouw van metrolijn 3. Jammer genoeg vernamen we onlangs dat grote

La nouvelle est encourageante, car elle permet de dégager de nouvelles perspectives d'amélioration de l'offre de transports publics et participe à proposer des solutions de remplacement crédibles à la voiture individuelle. À ce titre, le réseau de métro reste encore le plus plébiscité par les usagers de la STIB. En effet, en 2021, il a obtenu une note de 7,4/10, contre 6,7 pour le bus et 7,2 pour le tram. Cette satisfaction explique l'engouement de près de 75 % des Bruxellois pour l'édification de la ligne 3, malgré les importants défis techniques, administratifs et, partant, politiques que celle-ci représente.

Il faut cependant regarder plus loin vers l'avenir pour définir les grands investissements qui méritent d'être réalisés sur notre réseau. Malheureusement, les investissements importants permis par le prêt de la BEI s'accompagnent d'une annonce de mise au frigo de grands projets d'extension du réseau de métro. Le groupe MR le déplore réellement. Cette information porte un sérieux coup d'arrêt à des investissements nécessaires et mentionnés à diverses reprises dans les projets du gouvernement.

Nous devons en effet répondre à l'urgence, qui est d'augmenter l'offre. Toutefois, il faut également une vision pour les dix à vingt prochaines années, ce qui a manqué au cours des deux décennies passées. Il faut réfléchir à une offre digne de la capitale de la Belgique et du siège des institutions européennes. Je pense, entre autres, au prolongement du métro vers Grand-Bigard, à l'ouest.

¹³⁰¹ J'aimerais connaître la position du gouvernement sur les grands chantiers futurs ainsi que sur ce chantier potentiel. Vous avez récemment déclaré dans la presse qu'aucun projet n'avait été lancé à l'horizon du plan pluriannuel d'investissement (PPI) relatif aux transports publics, qui court jusqu'en 2031. Une extension du métro jusqu'à la basilique de Koekelberg est-elle définitivement repoussée, alors même que l'étude réalisée démontrait son intérêt ? Où en sont la réflexion à cet égard et la rédaction du nouveau PPI relatif aux transports publics ?

Des études complémentaires ont-elles été diligentées depuis la dernière étude réalisée, notamment sur l'adaptation des coûts évalués précédemment ou sur le potentiel de densification des quartiers concernés, déjà passablement occupés ?

Quelles sont les demandes formulées par les communes concernées, notamment Ganshoren et Berchem-Sainte-Agathe, à tout le moins en rapport avec une extension jusqu'à la basilique ? Quelle est la position de la STIB sur l'opportunité de cette nouvelle ligne, à tout le moins jusqu'à la basilique ?

Le ministre du Budget déclarait récemment qu'il fallait renforcer et diversifier les sources de financement publiques. J'aimerais y ajouter les sources de financement privées. Nous pourrions, par exemple, négocier avec l'État fédéral pour libérer davantage de moyens au travers de l'accord de coopération Beliris pour le financement de projets structurants ou encore pour financer une partie des investissements grâce à la Banque européenne d'investissement. Comment avez-vous travaillé sur l'extension

projecten in verband met die uitbreiding in de koelkast zouden worden gestopt.

We moeten het aanbod dringend uitbreiden. Tegelijk is een visie voor de komende tien tot twintig jaar nodig. We moeten dus nadenken over een aanbod dat de hoofdstad van Europa waardig is. Ik denk daarbij onder meer aan de verlenging van de metro naar het westen.

Wat is het standpunt van de regering daarover? Is een uitbreiding van het metronet naar het westen opgenomen in het meerjareninvesteringsplan? Zijn er aanvullende studies uitgevoerd?

Wat is het standpunt van de gemeenten Ganshoren en Sint-Agatha-Berchem alsook van de MIVB over een uitbreiding tot de basiliek van Koekelberg?

We zouden met de federale staat kunnen onderhandelen over meer middelen via Beliris. Welke alternatieve financieringsformules hebben uw diensten bestudeerd?

Hebt u beslist om de termijn van het openbaar onderzoek te verlengen?

du métro vers l'ouest et quelles formules de financement alternatives vos services ont-ils étudiées ?

Si le projet se poursuit, et au regard des problèmes rencontrés par la ligne de métro 3, avez-vous décidé de prolonger le délai de l'enquête publique ?

¹³⁰³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Pour tous les modes de déplacement, et donc aussi pour le métro, les impacts budgétaires, en matière de ressources humaines et sur tous les chantiers à Bruxelles, sont immenses. Au vu des problèmes causés par la seule ligne que nous sommes en train de développer, nous savons qu'il ne serait pas évident de créer plusieurs nouvelles lignes de métro. Il faut avoir l'honnêteté de le communiquer à la population. Il s'agit de chantiers énormes, qui nécessitent des budgets qui le sont tout autant et qui exercent un impact considérable, comme on peut le constater aujourd'hui dans le quartier de la rue de Stalingrad. La vision indispensable à long terme fait cependant partie du plan Good Move.

Je rappelle que l'augmentation de la crédibilité du transport public et son usage par un public toujours plus large impliquent la mise à disposition d'un service de qualité assurant la sécurité, le confort et la fiabilité de l'offre. Si le métro est clairement le transport public le plus efficace pour accueillir les usagers des axes les plus utilisés de notre Région, il n'est pas le seul mode à assurer qualité, confort et fiabilité. Le bus et le tram le peuvent également, certainement lorsqu'ils bénéficient de conditions favorables comme la mise en site propre, le passage prioritaire aux carrefours et la rationalisation de l'usage de la voiture sur le territoire régional, certainement pour les courtes distances.

Ceci dit, une étude, commandée par Bruxelles Mobilité en 2019 auprès d'un groupement de bureaux d'études spécialisés en la matière, est effectivement arrivée à la conclusion que l'évolution attendue des usagers en transport public justifierait la réalisation d'une infrastructure vers l'ouest de la Région de Bruxelles-Capitale et que celle-ci pourrait prendre la forme d'un prolongement des lignes de métro 2 et 6 jusqu'à la basilique du Sacré-Cœur puis, à plus long terme, jusqu'à Berchem-Sainte-Agathe. La STIB partage cette conclusion.

¹³⁰⁵ Cependant, un tel projet ne se justifiera qu'à partir du moment où les transports en commun de surface seront saturés. Actuellement, si la ligne de tram 19 remporte un franc succès, elle n'est encore exploitée qu'avec des T3000. Il est donc prévu à terme de l'exploiter avec des T4000 pour absorber la masse de passagers.

Dans l'ensemble, les lignes de transports en commun ne sont pas encore arrivées à saturation. La mise en œuvre des futurs contrats locaux de mobilité, comme ce fut le cas à Schaerbeek et pour le Pentagone dans la Ville de Bruxelles, devrait permettre de dégager des marges d'amélioration du point de vue de la capacité, mais également de la régularité, de la vitesse

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Gezien de problemen met de metrolijn die we momenteel aanleggen, is het niet evident om over een andere nieuwe metrolijn na te denken. We moeten daar eerlijk over zijn in onze communicatie met de bevolking.*

Hoewel de metro het doeltreffendste openbaar vervoermiddel is, kunnen ook de bus en de tram kwaliteit, comfort en betrouwbaarheid bieden.

Uit een studie die Brussel Mobiliteit in 2019 liet uitvoeren, blijkt inderdaad dat op basis van de verwachte evolutie van de gebruikers van het openbaar vervoer, nieuwe infrastructuur naar het westen te rechtvaardigen is. Die zou de vorm kunnen aannemen van een verlenging van metrolijnen 2 en 6 naar de basiliek van Koekelberg en op langere termijn naar Sint-Agatha-Berchem. De MIVB deelt die conclusie.

Zo'n project is niettemin pas te rechtvaardigen als het bovengrondse openbaar vervoer verzadigd is, wat nu nog niet het geval is. Op termijn zal tramlijn 19 worden uitgerust met trams van het type T4000 in plaats van T3000. De lokale mobiliteitscontracten zouden de capaciteit en commerciële snelheid nog moeten verhogen.

De regering heeft beslist om, in het kader van de uitbreiding van het metronet, voorrang te geven aan de noord-zuidas, omdat die nu al verzadigd is.

De kostprijs van een metrolijn bedraagt 400 miljoen euro per kilometer tegenover 20 miljoen euro voor een tramlijn. De metro biedt weliswaar meer capaciteit en leidt tot meer tevredenheid

commerciale et, partant, de la compétitivité par rapport à la voiture.

S'il est vrai qu'il faut penser à l'avenir, le gouvernement a eu des raisons, par le passé, de privilégier l'axe nord-sud. Bien que tout y soit mis en œuvre pour assurer la capacité maximale, cet axe s'avère déjà saturé et sa capacité dépassée par rapport au nombre de passagers. La situation pour la ligne de tram 19 n'est pas comparable, mais nous nous emploierons à la surveiller.

S'agissant des aspects budgétaires, nous savons que le coût de la création d'une ligne de métro est de l'ordre de 400 millions d'euros par kilomètre, contre environ 20 millions d'euros pour une ligne de tram. Certes, le métro offre une plus grande capacité et affiche un score de satisfaction des usagers plus élevé. Toutefois, il subsiste une marge de progression pour les nouvelles lignes de tram grâce à leur performance, à la qualité de leurs aménagements et à leur accessibilité.

De nouvelles études plus poussées pour cette extension du métro vers l'ouest ne sont donc pas jugées nécessaires pour l'instant, dans la mesure où la nécessité d'un prolongement du métro à court et moyen termes n'est pas la priorité. Mais nous continuons bien évidemment à suivre la situation.

Je le rappelle : il faut être honnête avec la population. Il n'est pas correct de promettre des extensions de métro partout à un coût raisonnable, sans chantier et sans impact. Ce type de travaux implique un impact considérable, tant au niveau du quartier que du budget et de la capacité à gérer ces dossiers. Il faut dès lors opérer des choix et définir des priorités dans les modes de déplacement en transports en commun.

¹³⁰⁷ **M. David Weytsman (MR).**- Je comprends que ce n'est pas facile. Ces chantiers sont considérables, car ils concernent la réalisation de projets ambitieux.

Quel suivi concret assurez-vous de l'étude dont vous disposez aujourd'hui ? Nous sommes loin du premier coup de pioche et, même si vous prenez les bonnes décisions aujourd'hui, l'objectif ne sera pas atteint avant dix ans. Le tout est de faire en sorte que ce chantier puisse être entamé dès la prochaine législature.

Effectivement, les contraintes budgétaires sont compliquées, mais, comme je le dis souvent, nous sommes payés pour trouver des solutions. Quelles sont vos solutions et quelles études réalisez-vous pour trouver une solution originale ? La Région bruxelloise a l'originalité, malheureusement, de conclure des partenariats public-privé, à la différence de la Flandre et de nombre d'autres capitales européennes. Dès lors, comment utilisez-vous cette étude ?

Ensuite, le nerf de la guerre, c'est l'argent. Que faisons-nous ensemble pour trouver une solution ? Pourrions-nous au moins examiner la possibilité d'un partenariat public-privé pour financer ce type d'extension ?

bij de gebruikers, maar op het tramnet is er nog ruimte voor verbetering, gezien de vele troeven van de nieuwe tramlijnen.

Nieuwe studies over een uitbreiding van het metronet naar het westen worden dus momenteel niet nodig geacht.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- Welk gevolg zult u geven aan de studie waarover u vandaag beschikt?

Er zijn inderdaad budgettaire beperkingen, maar we worden betaald om oplossingen te vinden. Welke stelt u voor?

Kunnen we minstens de mogelijkheid van een publiek-private samenwerking onderzoeken om dit type uitbreiding te financieren?

1309 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Pour le moment, la priorité va à la ligne de métro actuellement en chantier. Ce chantier a effectivement des répercussions budgétaires considérables en raison de problèmes techniques liés au sol marécageux bruxellois.

Déjà pour budgétiser cette ligne de métro-là, il nous faut une aide externe. À ce sujet, le ministre du Budget et moi-même négocions avec l'autorité fédérale afin d'accroître le montant de l'enveloppe consacrée à Beliris. Les transports publics doivent à mon sens rester entre des mains publiques, et il est illusoire de croire que le secteur privé nous donnera de l'argent sans contrepartie.

Nous devons être conscients du fait que le coût budgétaire est conséquent et le gouvernement a défini une priorité que je compte bien défendre.

1311 **M. David Weytsman (MR).**- Faire de la politique revient à gérer des problèmes au quotidien - ce que vous faites -, mais cela revient également à donner des impulsions. Si vous gérez aujourd'hui le problème de la ligne de métro 3, c'est parce que des personnalités politiques se sont dit, il y a dix ans, que c'était une bonne idée. C'est ainsi que le chantier a pu déboucher sur la construction de quelques pauvres stations de métro en Région bruxelloise - je crois qu'on en a construit sept en trente ans.

En l'occurrence, nous ne sommes pas amenés à résoudre ce problème de financement. Nous en sommes à dire que c'est un bon projet, sur lequel il faut avancer et pour lequel il faut réaliser toutes les études de base nécessaires. Ce projet ne vous empêche pas de trouver des solutions pour d'autres projets, tels que la ligne de métro 3.

Dès lors, quelles impulsions politiques donnez-vous dans ce dossier ? Sincèrement, je n'en vois aucune. J'entends que vous avez d'autres problèmes à gérer, mais il est possible de faire les choses en parallèle. Je trouve cela décevant, car nous aurons perdu cinq ans dans ce dossier.

- *L'incident est clos.*

1315 **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

1315 **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,**

1315 **concernant l'incendie de trois bus dans le dépôt Marly.**

1317 **M. David Weytsman (MR).**- La presse a fait état d'un nouvel incendie qui aurait eu lieu dans le dépôt Marly de la STIB. Heureusement, aucune victime n'est à déplorer et les dégâts sont uniquement matériels. On déplore cependant un bus totalement incendié et deux autres lourdement endommagés. Cet incident fait suite à un autre incendie en décembre, qui avait déjà mis hors d'usage un bus dans le dépôt d'Anderlecht. On parle donc de

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Onze prioriteit gaat naar de metrolijn die nu wordt aangelegd, en die een aanzienlijke budgettaire impact heeft.*

De minister van Begroting en ikzelf onderhandelen met de federale regering over een verhoging van de Belirismiddelen. Het openbaar vervoer moet in handen van de overheid blijven. Het is een illusie te denken dat de privésector zou investeren zonder een tegenprestatie te vragen.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Aan politiek doen is niet alleen dagelijks problemen oplossen, maar ook een nieuwe impuls geven aan bepaalde dossiers.*

Welke politieke impuls geeft u aan dit dossier? Ik zie er geen. U zegt dat u andere katten te geselen hebt, maar het is toch mogelijk om meerdere dingen tegelijk te doen? Ik ben teleurgesteld, want dit dossier staat nu al vijf jaar stil.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

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

betreffende de drie busbranden in de Marlyremise.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Bij een recente brand in de Marlyremise van de MIVB vielen gelukkig geen slachtoffers te betreuren, maar er ging helaas een bus volledig in vlammen op en twee andere bussen werden zwaar beschadigd. Met de brand die in december in de remise van Anderlecht woedde meegerekend, zijn er dus in minder dan vier*

quatre bus incendiés en moins de quatre mois, et j'ai lu dans la presse qu'il y en a eu un de plus hier.

Il convient dès lors de se poser les bonnes questions afin d'éviter de nouveaux accidents de ce type, qui peuvent être très dangereux. La qualité du service et le maintien d'une offre optimale exigent également de préserver la flotte. Perdre cinq véhicules en trois mois représente un préjudice pour la STIB, mais aussi pour les clients.

Quels ont été les résultats du diagnostic que devait réaliser l'équipe technique ? Quelle est la cause de ces incendies, notamment ceux d'hier et d'avant-hier ? Quel était le type de bus (année de construction, constructeur, motorisation, etc.) des trois véhicules incendiés ? La cause de l'incendie était-elle similaire à celle de l'incendie de décembre, à Anderlecht ?

Quels est le préjudice financier pour la STIB en ce qui concerne le matériel roulant, le nettoyage et la réparation du dépôt ?

Pourquoi les bus étaient-ils garés à l'extérieur ? Étaient-ils en phase de ravitaillement ?

Le feu s'est propagé rapidement du premier bus aux deux autres. Serait-il possible de mettre une plus grande distance entre les bus, ne serait-ce qu'à l'intérieur, afin d'éviter que le feu se propage ? En résumé, pourriez-vous nous informer sur la procédure dans de tels cas ?

Une réflexion était en cours à l'initiative de la STIB pour définir des emplacements de « zones de quarantaine ». Le dépôt Marly en est-il équipé ?

¹³¹⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Trois bus de la STIB qui se trouvaient au dépôt Marly, à Neder-Over-Heembeek, ont été victimes d'un incendie dans la nuit du 10 au 11 mars dernier. Ces bus n'étaient pas en phase de ravitaillement, mais stationnaient à l'extérieur, en leur lieu de remisage habituel.

Les bus touchés par l'incendie sont les suivants :

- un bus de type standard diesel hybride, de marque Volvo, en exploitation depuis quatre ans. C'est ce bus qui s'est embrasé après avoir dégagé de la fumée. Cet incendie s'est alors propagé à deux bus avoisinants ;

- un bus de même type et du même âge que le premier ;

- un bus standard diesel euro 6, de marque Van Hool, en exploitation depuis douze ans.

Les causes du dégagement de fumée puis de l'incendie du bus à l'origine du sinistre ne sont pas encore connues. La STIB a immédiatement désigné un expert automobile reconnu auprès des tribunaux. Volvo exige de réaliser cette expertise de manière

maanden tijd vier bussen uitgebrand. Volgens de media brandde er gisteren nog een uit.

Wat was de oorzaak van de branden van de voorbije dagen? Om welke bustypes ging het? Waren er gelijkenissen met de brand in Anderlecht? Hoeveel kost het verlies van de bussen, de schoonmaak en de herstellingswerken in de remise?

Waarom stonden de bussen buiten geparkeerd?

Het vuur sloeg snel over van de eerste naar de twee andere bussen. Kunnen de bussen op grotere afstand van elkaar worden geparkeerd? Welke procedure wordt er in zulke gevallen gevolgd?

Heeft de Marlyremise zogenaamde quarantainezones?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *In de nacht van 10 op 11 maart zijn bij de Marlyremise drie MIVB-bussen uitgebrand. De bussen waren niet aan het opladen en stonden op hun gebruikelijke plek buiten geparkeerd.*

De bus die vuur vatte, was een hybride dieselbus van Volvo die vier jaar in gebruik was, waarna het vuur oversloeg naar een andere bus van hetzelfde type en een standaard dieselbus met euronorm 6 van Van Hool die sinds twaalf jaar in gebruik was.

De oorzaak van de brand is nog niet bekend. De MIVB heeft onmiddellijk een gerechtelijke expert ingeschakeld. Volvo stuurt zijn eigen expert voor een tegensprekelijke expertise.

Er wordt nog onderzocht of er overeenkomsten zijn met de eerdere brand in Anderlecht, waar een defecte relais in een bus met euronorm 6 van Mercedes brand veroorzaakte.

De restwaarde van de uitgebrande bussen bedraagt bijna 500.000 euro. De schade aan de remise is beperkt: een verlichtingspaal staat een beetje scheef, een afsluiting moet over een lengte van vijf meter worden hersteld, een elektriciteitskast is beschadigd en enkele beschadigde elektriciteitskabels moeten worden vervangen.

contradictoire et dépêchera, dans les prochains jours, un expert désigné par la maison mère en Suède.

Il n'est pas encore possible de savoir si la cause de cet incendie est similaire à celle qui expliquait l'incendie d'un bus en décembre, à Anderlecht. Les études sont toujours en cours. Pour rappel, l'incendie d'Anderlecht avait pour origine un relais électrique défectueux dans le circuit électrique de démarrage d'un bus articulé, de marque Mercedes Euro 6, âgé de huit ans.

La valeur résiduelle totale des trois bus incendiés s'élève à près de 500.000 euros. Les dégâts à l'infrastructure du dépôt sont très limités : un poteau d'éclairage s'est légèrement incliné, une clôture doit être réparée sur une longueur d'environ cinq mètres, une boîte électrique a souffert et quelques câbles électriques fondus doivent être remplacés.

Le nettoyage des lieux sera limité à l'enlèvement, par les moyens de remorquage de la STIB, des carcasses des bus concernés et à un brossage des zones où elles se situent. Ce n'est qu'après les conclusions de l'expertise et l'enlèvement des bus que la STIB pourra évaluer si la surface de remisage des bus nécessite des réparations.

La proximité d'un certain nombre de bus entre eux est inévitable dans le cadre d'un remisage en dépôt, quelle que soit la configuration de la surface de remisage. Le stationnement des bus au dépôt Marly est entièrement organisé en extérieur et en blocs, sur une grande surface de remisage rectangulaire et bétonnée.

Un tel parking est divisé en plusieurs blocs séparés par un espace jugé suffisant pour empêcher la propagation d'un incendie d'un bloc à l'autre. Ainsi, dans le pire des cas, le nombre de bus incendiés est limité au nombre de bus présents dans un bloc. La création de ces blocs facilite aussi l'intervention des services de secours.

¹³²¹ La conception de la zone de remisage du dépôt Marly a fait l'objet d'une analyse poussée par les équipes chargées de projets de la STIB. Les autorisations de mise en service en date du 1er septembre 2019 ont été obtenues de la part du service interne pour la prévention et la protection au travail et des pompiers.

Le dépôt Marly ne dispose pas d'une zone de quarantaine. Elle est prévue dans le projet d'extension, dont les travaux doivent débuter dans les prochaines semaines. Une zone de quarantaine a pour objet soit d'isoler un bus qui aurait subi un dommage au niveau des batteries et qui serait susceptible de prendre feu, mais n'a pas pris feu, soit d'isoler un bus ayant subi un incendie partiel déjà éteint par les services de secours, afin de surveiller une potentielle reprise de feu.

Dans le cas du sinistre de mars dernier, une zone de quarantaine n'aurait pas été utile, car il est inenvisageable de déplacer un bus en feu. Lorsqu'un tel cas se produit, d'autres mesures sont prises.

De schoonmaak betreft niet meer dan het wegslepen van de uitgebrande bussen en het vegen van de plaatsen waar ze staan. Pas na de expertise en het slepen kan de MIVB bepalen of herstelwerken nodig zijn.

Het is onvermijdelijk dat bussen dicht bij elkaar staan. Bij de Marlyremise staan alle bussen buiten geparkeerde. De parkeergelegenheid is in blokken georganiseerd, met voldoende tussenruimte om te voorkomen dat een brand overslaat van het ene blok naar het andere.

De Marlyremise heeft geen quarantainezone. Die komt er wel na de uitbreiding van de remise, die binnenkort start. Zo'n quarantainezone dient voor bussen met batterijschade, waarbij het risico op brand groter is, of bussen waarin eerder al brand is uitgebroken. Bij de brand van maart zou een quarantainezone echter geen soelaas hebben geboden omdat een brandende bus niet kan worden verplaatst.

- Het incident is gesloten.

- *L'incident est clos.*

|