



**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 2 MAI 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 2 MEI 2023**

ZITTING 2022-2023

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

Siamu - Service d'incendie et d'aide médicale urgente

SPF - service public fédéral

Forem - Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

VDAB - Office flamand de l'emploi et de la formation professionnelle

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

Afkortingen en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

kmo - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

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

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

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 M. Arnaud Verstraete 6

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

concernant les innovations dans le réaménagement des rues de Bruxelles.

Question orale de M. David Weytsman 8

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

concernant l'extension du métro vers le sud.

Question orale de M. Marc Loewenstein 13

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

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

concernant les nuisances subies par les riverains de la ligne de métro 1 et les suites des mesures acoustiques et vibratoires réalisées par Bruxelles Environnement.

Question orale jointe de Mme Aurélie Czekalski 13

concernant l'étude de Bruxelles Environnement au sujet des nuisances de la ligne de métro 1.

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Arnaud Verstraete 6

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

betreffende de innovaties bij de heraanleg van Brusselse straten.

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 8

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 zuiden.

Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein 13

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

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

betreffende de hinder ondervonden door de buurtbewoners van metrolijn 1 en de resultaten van de geluids- en trillingsmetingen op metrolijn 1.

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 13

betreffende de studie van Leefmilieu Brussel over de overlast van metrolijn 1.

<p>Demande d'explications de M. Martin Casier</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p> <p>concernant la tramification et le nouveau plan tram.</p>	20	<p>Vraag om uitleg van de heer Martin Casier</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 aanleg van tramlijnen en het nieuwe tramplan.</p>	20
<p>Demande d'explications jointe de M. Tristan Roberti</p> <p>concernant la tramification de la ligne 95 et ses conséquences sur la liaison entre Watermael-Boitsfort et le centre-ville.</p> <p>Discussion conjointe – Orateurs :</p> <p>M. Martin Casier (PS)</p> <p>M. Tristan Roberti (Ecolo)</p> <p>M. David Weytsman (MR)</p> <p>Mme Elke Van den Brandt, ministre</p>	20	<p>Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Tristan Roberti</p> <p>betreffende de vertramming van lijn 95 en de gevolgen daarvan voor de verbinding tussen Watermaal-Bosvoorde en het stadscentrum.</p> <p>Samengevoegde bespreking – Sprekers:</p> <p>De heer Martin Casier (PS)</p> <p>De heer Tristan Roberti (Ecolo)</p> <p>De heer David Weytsman (MR)</p> <p>Mevrouw Elke Van den Brandt, minister</p>	20
<p>Question orale de M. Julien Uyttendaele</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p> <p>concernant la formation « premiers secours en route ».</p>	26	<p>Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele</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 opleiding 'eerste hulp onderweg'.</p>	26
<p>Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p> <p>concernant l'appel à projets « Stationnement vélo sécurisé en voirie ».</p>	28	<p>Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de projectoproep in verband met beveiligde fietsenstallingen op straat.</p>	28
<p>Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel</p>	32	<p>Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel</p>	32

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

concernant les bandes bus intelligentes.

Question orale de M. David Weytsman

35

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

concernant la propreté du réseau de la STIB.

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

betreffende intelligente busbanen.

Mondelinge vraag van de heer David 35
Weytsman

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

betreffende de netheid van het MIVB-netwerk.

1103 Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.

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

1105 **QUESTION ORALE DE M. ARNAUD VERSTRAETE**

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD VERSTRAETE

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 innovations dans le réaménagement des rues de Bruxelles.

betreffende de innovaties bij de heraanleg van Brusselse straten.

1107 **M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).**- Pour relever les défis chers à Groen que sont la lutte contre le réchauffement climatique et une sécurité routière totale, il convient d'adapter les espaces publics en plantant davantage d'arbres, en verdurisant la ville et en déminéralisant les sols.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- De strijd tegen de klimaatopwarming en voor 100% verkeersveiligheid ligt Groen zeer na aan het hart. Om die uitdagingen het hoofd te bieden, moeten we de openbare ruimte aanpassen, meer bepaald door te voorzien in meer bomen en groen in de stad. Dat is nuttig voor de strijd tegen de klimaatopwarming en komt de biodiversiteit ten goede. Ook ontharding is belangrijk, want daardoor vloeit het regenwater sneller af en wordt de bodem gezonder. De stad Kortrijk besliste bijvoorbeeld om enkel ontharde parkeerterreinen aan te leggen met tegels waar groen tussen kan groeien.

En matière de sécurité routière, l'utilisation d'une infrastructure adéquate est importante, car elle permet d'induire le comportement souhaité. Ainsi, les chicanes s'avèrent plus efficaces que les ralentisseurs pour inciter les conducteurs à modérer continuellement leur vitesse et à rester attentifs à la route.

Voor de verkeersveiligheid is het belangrijk om door middel van de juiste infrastructuur het gewenste gedrag vanzelfsprekend te maken. Op die manier kan de snelheid van het verkeer worden beperkt en de zichtbaarheid worden verbeterd, zeker op plekken waar vaak conflicten tussen weggebruikers voorkomen. Op dat vlak blijken chicanes op de weg doeltreffender dan drempels. Zulke verkeersbelemmerende maatregelen leiden er immers toe dat de bestuurders hun snelheid voortdurend matigen en de aandacht op de weg houden, terwijl verkeersdrempels leiden tot optrekkend en afremmend verkeer. Dat veroorzaakt meer uitstoot, lawaai enzovoort.

Dans certains cas, il est possible de combiner les deux objectifs. Aux États-Unis, des projets ont ainsi été lancés pour construire des jardins de pluie à l'angle des rues, afin de réduire le rayon de braquage des véhicules, mais aussi d'améliorer l'écoulement des eaux pluviales et de verdir le quartier.

Het is algemeen bekend dat de meeste buurtbewoners voorstander zijn van verkeersdrempels, maar liever niet voor hun deur. In sommige gevallen is het mogelijk om beide ingrepen te combineren. Zo zijn er in de Verenigde Staten al projecten gestart waarbij regentuinen worden aangelegd op de hoek van de straat, zodat de draaicirkel van voertuigen kleiner wordt. Die regentuinen leiden niet alleen tot een afremming van het verkeer in de bochten, maar dragen ook bij aan een betere afvloeiing van het regenwater en vergroenen de buurt aanzienlijk.

1109 *L'aménagement de jardins de pluie à l'angle des rues, la verdurisation des places de parking ou l'installation de chicanes sont-ils des options étudiées pour les rues bruxelloises ? Comment Bruxelles Mobilité ou les communes rendent-elles possibles des mesures innovantes ou des projets pilotes ? Quelles initiatives prenez-vous pour sensibiliser les habitants et les associer à de tels projets ?*

Kunt u de mogelijkheid laten onderzoeken om regentuinen aan te leggen in bochten, parkeerplaatsen te vergroenen of chicanes aan te leggen in de Brusselse straten? Hoe maken Brussel Mobiliteit of de gemeenten vernieuwende maatregelen en proefprojecten mogelijk? Welke initiatieven neemt u om bewoners bewust te maken van de mogelijkheden, zodat ze bij dergelijke projecten kunnen worden betrokken?

1111 **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- La liste des avantages de la verdurisation et de la déminéralisation est infinie et démontre que le bénéfice climatique est également propice à la qualité de vie. C'est pourquoi nous déminéralisons

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Vergroening en ontharding vormen een uitstekend antwoord op een hele reeks uitdagingen. Zulke maatregelen zijn immers goed voor de luchtkwaliteit, het leven in de bodem, het waterbeheer, het

rapidement lorsque nous le pouvons, et si possible sans permis, et que nous profitons de toutes les interventions dans l'espace public pour le végétaliser au maximum.

Dans le cadre de la stratégie de résilience urbaine que nous développons depuis le début de la législature, Bruxelles Mobilité conçoit désormais ses projets en recourant dans la mesure du possible à des solutions fondées sur la nature, qui favorisent le bien-être urbain. Elle a organisé quelques dizaines de projets locaux, et assure une gestion écologique des plantations.

Les grands projets de réaménagement de voiries actuellement à l'étude prennent déjà en compte ces solutions. Des centaines d'arbres sont plantés chaque année afin d'élargir le patrimoine arboré, et plusieurs centaines de fosses d'arbres sont agrandies et végétalisées afin d'améliorer la santé des arbres et d'augmenter la surface en pleine terre.

Certaines plantations contribuent à améliorer la sécurité routière en séparant les cyclistes ou les piétons de la circulation automobile, voire en les orientant vers des traversées sécurisées.

Les projets prévoient également des plantations et des espaces d'agrément végétalisés dans certains virages, limités à une certaine hauteur pour ne pas réduire la visibilité.

verzachten van extreme temperaturen, de verkeersveiligheid, het welzijn van bewoners en voorbijgangers en de strijd tegen klimaatverandering. Kortom, de lijst van voordelen is eindeloos en toont aan dat de winst die we boeken voor het klimaat ook bevorderlijk is voor de levenskwaliteit. Daarom ontharden we snel waar het kan, en waar mogelijk zonder vergunning. Bij alle projecten waar we de openbare ruimte veranderen, planten we zo veel mogelijk bomen en groen aan in volle grond.

In het kader van de strategie inzake stedelijke veerkracht die we sinds het begin van de regeerperiode ontwikkelen, ontwerpt Brussel Mobiliteit voortaan zijn projecten in de mate van het mogelijke aan de hand van op de natuur gebaseerde oplossingen (nature-based solutions). Zulke oplossingen dragen bij tot de bestrijding van het stedelijke warmte-eiland, een mooier landschap en meer verkeersveiligheid. Kortom, ze bevorderen het welzijn in de stad. Zo zijn ze onder meer gericht op de vergroening en ontharding van de openbare ruimte, een geïntegreerd regenwaterbeheer en het stimuleren van de biodiversiteit.

Brussel Mobiliteit heeft enkele tientallen lokale projecten georganiseerd. Zo worden sinds 2021 ruimten die niet als weg worden gebruikt, vervangen door beplantingen en systemen voor geïntegreerd regenwaterbeheer. Voorts worden diverse soorten bomen en planten op diverse hoogten in volle grond geplant en ontwikkelt Brussel Mobiliteit een ecologisch aanplantingsbeheer. Dat betekent onder meer dat de voorkeur wordt geven aan bloemenweiden die niet worden gemaaid, en aan plantensoorten die aangepast zijn aan de stad en indien mogelijk inheems zijn.

Bij grote herinrichtingsprojecten van wegen die momenteel in de studiefase verkeren, wordt al met zulke oplossingen rekening gehouden. Andere zijn momenteel aan de gang. Voorts worden ook ieder jaar honderden bomen geplant om het bomenbestand uit te breiden. Meerdere honderden boomkuilen worden vergroot en van groen voorzien om de gezondheid van de bomen te verbeteren en de oppervlakte met volle grond te verhogen.

Tot slot dragen sommige aanplantingen bij aan de verkeersveiligheid door fietsers of voetgangers te scheiden van het autoverkeer, of zelfs door hen naar met signalisatie beveiligde oversteekplaatsen te leiden, waardoor ze ervan worden weerhouden om de rijbaan over te steken op een ongepaste of gevaarlijke manier.

De projecten gaan ook gepaard met aanplantingen en groenstroken in sommige bochten. Die planten mogen maximaal 80 cm hoog worden, zodat ze de zichtbaarheid niet beperken voor en van kinderen die van een oversteekplaats willen gebruikmaken.

Bij grote projecten legt Brussel Mobiliteit waterdoorlatende parkeerplaatsen aan, wat de norm wordt.

Brussel Mobiliteit heeft een facilitator in dienst genomen voor vragen over vergroening, biodiversiteit en geïntegreerd

¹¹¹³ *Des places de parking perméables sont également installées dans le cadre de grands projets.*

Bruxelles Mobilité a engagé un facilitateur pour les questions ayant trait à la végétalisation, la biodiversité et les gestion

intégrée des eaux pluviales en voirie. Celui-ci peut aussi s'appuyer aussi sur un bureau d'études sélectionné via un contrat-cadre de quatre ans.

Pour les grands projets, les riverains sont impliqués en amont, à travers différents ateliers. Ils peuvent également demander un permis pour végétaliser leur cadre de vie.

Dans mes réponses aux questions écrites précédentes, vous trouverez les rues et le nombre de mètres carrés concernés.

1115 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *La stratégie de résilience urbaine est une excellente initiative.*

Je n'ai cependant pas encore vu beaucoup de chicanes, et j'ai l'impression qu'elles se heurtent au refus des communes. Autrefois, les mouvements de slalom étaient considérés comme problématiques et inesthétiques dans les guides d'urbanisme, alors qu'ils sont beaucoup plus efficaces pour améliorer la sécurité routière, réduire les émissions, etc.

- L'incident est clos.

1121 **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

1121 **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,**

1121 **concernant l'extension du métro vers le sud.**

1123 **M. David Weytsman (MR)**.- *La mobilité régionale mérite une vision ambitieuse, moderne et à long terme. Malheureusement, il est de plus en plus difficile de faire émerger à Bruxelles des projets d'avenir à moyen ou long terme, car même vingt ans après*

beheer van regenwater op de weg. Het is onder meer zijn taak ervoor te zorgen dat met zulke aspecten rekening wordt gehouden wanneer Brussel Mobiliteit wegenwerken uitvoert. Hij vertrouwt daarvoor niet alleen op zijn eigen competenties en op die van ervaren medewerkers bij Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel, maar ook op een studiebureau dat via een raamovereenkomst voor een periode van vier jaar werd geselecteerd.

Bij grote projecten worden omwonenden van tevoren betrokken, via diverse workshops. Ze kunnen ook een vergunning aanvragen om hun woonomgeving te vergroenen.

Tot zover in grote lijnen de strategie. In mijn antwoorden op eerdere schriftelijke vragen vindt u de straten en het aantal vierkante meters die zijn aangepakt.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Het is goed dat Brussel een strategie inzake stedelijke veerkracht is gestart.

Veel chicanes heb ik echter nog niet gezien. Ik heb de indruk dat die op verzet bij de gemeentebesturen botsen. Stedenbouwkundige handleidingen legden in het verleden de nadruk op een symmetrische aanleg van de openbare weg. In die zin worden slalombewegingen als problematisch en lelijk beschouwd. Ik hoop niettemin dat er in de toekomst worden aangelegd, want ze zijn veel efficiënter om de verkeersveiligheid te verbeteren, de uitstoot terug te dringen enzovoort.

Het is ook goed dat u over een facilitator beschikt, al loopt die het risico om voor alles verantwoordelijk te worden gehouden. Hetzelfde gebeurde met het gelijkemansbeleid. Dat kan niet de bedoeling zijn. Telkens als er een weg wordt heraangelegd, moet iedereen zijn verantwoordelijkheid nemen en moet de expert kunnen meedenken.

Het is een goed idee om de aandacht te vestigen op voorbeelden van positieve ingrepen. In Anderlecht werd bijvoorbeeld een straat volledig omgevormd tot een aangename, doodlopende groenzone.

- 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 zuiden.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Het gewest heeft een ambitieuze en moderne langetermijnvisie op mobiliteit nodig. Jammer genoeg wordt het in Brussel almaar moeilijker om projecten op langere termijn uit te voeren. Vaak wordt er op beslissingen teruggekomen, waardoor er veel tijd en geld*

la décision politique et les premiers coups de pioche, certains continuent de vouloir revenir en arrière.

Revenir en arrière est une perte de temps et d'argent, ce que les travaux de notre commission illustrent régulièrement. Il est bien plus important de mieux travailler en amont afin de se concerter plus efficacement, de coconstruire avec les habitants, les communes et les commerçants. On évite alors les blocages politiques et on anticipe les retards en raison de trop nombreuses recommandations, car on a travaillé à les intégrer en amont.

J'aimerais dès lors aborder ici la manière dont nous pouvons nous préparer pour développer le réseau de métro de demain sans rencontrer les difficultés d'aujourd'hui. Il est possible de faire mieux, avec moins de retards et de surcoûts, et des conséquences socioéconomiques moins graves.

Il faut trouver des solutions alternatives de financement pour que la Région puisse continuer à investir sans assumer pour autant tous les risques et l'endettement. L'offre de notre réseau de métro est encore insuffisante et doit être développée, en complément aux autres modes de transport en commun, en particulier l'offre ferroviaire qui est si importante à mes yeux, surtout pour la commune d'Uccle.

¹¹²⁵ C'est ce que vise la poursuite de la ligne 3 au-delà de la station Albert, qui figurait d'ailleurs sur la carte du réseau de transport public comme « ligne en cours d'étude ». Elle viserait à répondre au besoin conséquent d'une nouvelle ligne structurante dans une commune comme Uccle, qui manque encore cruellement de lignes rapides à haute capacité. Les lignes de tram existantes sont toutes radiales et, le plus souvent, ne roulent pas en site propre, ce qui les rend beaucoup moins efficaces.

Je rappelle d'ailleurs que le conseil communal d'Uccle avait voté à l'unanimité, en novembre 2020, une motion sur le renforcement de l'offre de transports en commun, dont l'un des points demandait une extension du métro sud. J'aimerais dès lors faire le point sur la position du gouvernement quant à la progression de cette étude, en complément des informations fournies par Beliris, il y a quelques semaines, et quant à votre volonté d'avancer et de prendre des décisions éclairées permettant d'inscrire ce projet dans une perspective à moyen et long termes.

Le marché d'étude devait être attribué par Beliris fin 2022. Cette étude a-t-elle désormais débuté ? Comment expliquez-vous les retards et quels contacts entretenez-vous à ce sujet avec Beliris ?

La mise au frigo annoncée des éventuelles extensions de métro se justifie-t-elle dans le cas du prolongement au-delà de la station Albert de la ligne 3 vers Uccle-Forest ?

Le modèle de simulation Musti avait étudié trois variantes (Albert-Stalle / Albert-Vivier d'Oie / Albert-Calevoet) et avait calculé le nombre de voyageurs sur une période de 6h à 22h. L'annonce faite en son temps de trois itinéraires possibles

verloren gaan. Beter voorafgaand overleg met omwonenden, gemeenten en handelaars is nodig om problemen te voorkomen.

Om bij de ontwikkeling van het metronetwerk obstakels zoals die waar we vandaag mee worden geconfronteerd, te voorkomen, is er alternatieve financiering nodig, zodat het gewest kan investeren zonder de risico's of de schulden te dragen. Het metroaanbod moet ruimer en beter op de rest van het openbaar vervoer aansluiten.

De verlenging van metrolijn 3 voorbij station Albert beoogt net dat en zal resulteren in een betere bediening van de gemeente Ukkel. De Ukkelse gemeenteraad keurde in november 2020 overigens een motie goed over onder andere de verlenging van de metrolijn in het kader van de uitbreiding van het openbaar vervoer.

Beliris moest tegen eind 2022 een opdracht voor de studie daarnaar toekennen. Loopt die studie ondertussen? Waarom liep ze vertraging op? Overlegt u daarover met Beliris?

Geldt de aankondiging dat de uitbreiding van het metroaanbod in de koelkast gaat, ook voor de uitbreiding van de metrolijn richting Ukkel en Vorst?

Met Musti werden drie varianten onderzocht en het aantal reizigers tussen 6 uur en 22 uur berekend. Worden die ook in de studie onderzocht?

reflète-t-elle le nombre de scénarios qui seront abordés dans le cadre de cette étude ?

¹¹²⁷ Compte tenu des contacts que vous entretenez avec la commune d'Uccle, de l'offre actuelle de moyens de transport en commun et des prévisions démographiques, où la commune situe-t-elle les besoins en transports en commun de haute performance, en complément de l'offre ferroviaire qui, je l'espère, continuera à être renforcée au cours des prochains mois et années ? La commune souhaitait voir le métro prolongé. Est-ce toujours le cas ?

Étant donné les difficultés rencontrées sur le chantier de la ligne de métro 3 sous l'avenue de Stalingrad, avez-vous demandé à Beliris de renforcer l'étude de certains paramètres qui ont été évoqués dans les recommandations de l'étude d'incidences relative à la ligne de métro 3 ?

Bruxelles Mobilité a-t-elle étudié - ou demandé à Beliris d'étudier -, dans le cadre d'une vision prospective du réseau, des possibilités alternatives de financement, comme c'est le cas dans de nombreux pays, dont la plupart des pays européens ?

¹¹²⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je rappelle tout d'abord que nous avons déjà parlé des extensions du métro la semaine dernière. Ici, la question porte sur l'extension du métro, et des transports en commun en général, vers le sud de la Région bruxelloise. Tous les modes de transports en commun ont leur spécificité et leur valeur ajoutée. Le bus, le tram, le métro et le train ont chacun des avantages. Il faut prendre l'ensemble en considération pour imaginer comment développer les transports en commun.

L'étude de l'extension du métro vers le sud est prévue dans le nouvel avenant n° 15 de Beliris, approuvé en mars 2023 par le gouvernement bruxellois. Il doit encore faire l'objet d'un accord de la part du gouvernement fédéral. Au total, 3,7 millions d'euros y sont inscrits pour cette étude, un budget pour lequel on attend encore l'approbation finale.

La proposition d'attribution de marché a été transmise à l'Inspection des finances pour visa. Le retard s'explique par la charge trop élevée de travail des équipes de Beliris affectées à ce type d'études. En effet, ces dernières ont consacré l'intégralité de leur temps à l'introduction puis au suivi des demandes de permis d'urbanisme et d'environnement relatives au deuxième tronçon du métro 3, qui relie les stations Bordet et Gare du Nord. Les ressources humaines ont aussi leurs limites. Cela nous empêche de tout faire étudier au même moment, mais la réalisation de cette étude est bien prévue.

Je rappelle que celle-ci ne porte pas exclusivement sur une extension du métro vers le sud de Bruxelles, mais qu'elle a pour objet d'examiner, dans ce cadre, si les infrastructures de transport public de haute performance qui existent (tram et réseau ferroviaire) peuvent être optimisées à l'horizon 2040 et 2060 afin de respecter les objectifs de mobilité régionale tels que

Hoe staat de gemeente Ukkel vandaag tegenover de verlenging van de metrolijn?

Bij de werken aan metrolijn 3 onder de Stalingradlaan zijn er heel wat problemen. Vroeg u Beliris om in de studie meer aandacht te besteden aan de parameters die in de aanbevelingen uit de effectenstudie naar metrolijn 3 waren opgenomen?

Bestudeerde Brussel Mobiliteit of Beliris alternatieve financieringsmogelijkheden?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De studie naar de uitbreiding van de metro in zuidelijke richting is in bijakte 15 van Beliris opgenomen en in maart 2023 door de regering goedgekeurd. Het is nu wachten op de goedkeuring van de federale regering. Ook voor het budget van 3,7 miljoen euro voor de studie is het nog wachten op de finale goedkeuring.*

Het voorstel voor toewijzing van de opdracht is ter goedkeuring naar de Inspectie van Financiën verzonden. De vertraging is te wijten aan de te hoge werklast bij Beliris. Dat neemt niet weg dat de studie wel degelijk gepland is.

In het kader van de studie zal niet alleen de uitbreiding van de metro naar het zuiden van Brussel worden onderzocht, maar ook de eventuele optimalisatie van de bestaande spoorinfrastructuur tegen 2040 en 2060 om de gewestdoelstellingen inzake mobiliteit te halen.

décrits dans le plan de mobilité régionale et d'autres documents de planification stratégique dans le domaine de la mobilité.

¹¹³¹ Les propositions d'exploitation alternatives pour les infrastructures ferrées existantes avec des interventions limitées (par exemple, le réseau express régional de Bruxelles ou la fermeture de la boucle ferroviaire à Uccle) devront également être analysées dans ce contexte. Le cahier des charges précise en outre que « les différents modes de transport de haute performance (tram-bus, tramway, préméto, méto, méto automatique, skytrain, téléphérique, renforcement des trains S), y compris de manière combinée (« packages »), devront être étudiés au moyen d'une analyse multicritères comparative dans laquelle, outre les aspects techniques, les aspects environnementaux et socio-économiques sont également analysés en détail ».

Enfin, il précise que « plusieurs corridors pertinents possibles seront examinés à cet effet. Le nombre d'arrêts ou de stations d'éventuelles nouvelles infrastructures devrait également être étudié afin de modéliser l'impact sur la mobilité dans la Région au sens large (modèle de trafic à l'échelle macro), ainsi que les espaces de stationnement nécessaires (expansion) pour ces lignes de transport public haute performance ».

Je rappelle que les réflexions et orientations pour le développement du réseau de transport public sont intégrées dans le plan régional de mobilité Good Move. Des analyses sont en cours, en collaboration avec la STIB, pour évaluer si les développements prévus restent d'actualité à la suite des évolutions récentes (fin de la crise sanitaire, télétravail) et restent conformes aux perspectives d'évolution de la demande. Ceci s'inscrit dans le cadre de la préparation du futur contrat de service public entre la Région et la STIB 2024-2028 et de l'évaluation du plan régional de mobilité.

Lorsque Beliris entamera l'étude, Bruxelles Mobilité s'impliquera dans la méthodologie et insistera sur les critères et éléments pertinents à prendre en considération au vu des enjeux de mobilité et, notamment, sur les questions d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Le cahier des charges prévoit que le bureau d'études devra réaliser une analyse des points d'attention technique (notamment concessionnaires, sous-sols, bâtiments concernés par d'éventuels ouvrages). On ne peut cependant pas considérer qu'il s'agit d'une étude permettant d'avoir une connaissance exhaustive du sous-sol.

Voilà pour les projets à long terme.

¹¹³³ S'agissant du court terme, la STIB continue la mise en œuvre de son plan bus adapté et la prolongation de la ligne 7. Le pouvoir fédéral, quant à lui, planche sur une augmentation de l'offre et des fréquences sur le réseau ferroviaire.

Daarnaast worden ook voorstellen van alternatieve uitbating van bestaande spoorinfrastructuur, net als de zeer performante vervoersmogelijkheden, relevante denkpistes, het aantal haltes of stations in geval van nieuwe infrastructuur, en het aantal benodigde parkeerplaatsen onder de loep genomen.

In Good Move zijn de grote lijnen voor de ontwikkeling van het openbaarvervoernetwerk opgenomen. Er wordt onderzocht of de plannen na de recente ontwikkelingen nog aangewezen zijn en tegemoetkomen aan de verwachtingen rond de ontwikkeling van de vraag.

Brussel Mobiliteit zal betrokken zijn bij de werkwijze voor de studie en erop toezien dat Beliris rekening houdt met relevante criteria en elementen, waaronder de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit.

In het bestek is opgenomen dat het studiebureau een analyse moet uitvoeren van de technische aandachtspunten. Het gaat echter niet om een studie die toelaat om een grondige kennis van de ondergrond te verwerven. Tot zover de langetermijnprojecten.

Op korte termijn gaat de MIVB voort met de uitvoering van haar aangepaste busplan en de verlenging van lijn 7. De federale regering zet in op meer en frequentere treinverbindingen.

Toutes ces mesures visent à renforcer l'offre de transports en commun en Région bruxelloise.

1135 **M. David Weytsman (MR).**- Vous avez dit que l'étude sur l'extension du métro vers le sud coûterait, quelle que soit l'offre, quelque 3 millions d'euros. Que recouvre exactement ce montant ?

1135 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le montant est de 3,7 millions d'euros pour la totalité de l'étude, qui inclut le métro mais aussi tous les autres modes de transport.

1135 **M. David Weytsman (MR).**- Par ailleurs, vous évoquez un manque de personnel chez Beliris. Ces études passent pourtant par des marchés publics, et sont donc réalisées par des sociétés externes.

L'étude tient compte de l'offre actuelle, et notamment du développement de l'offre ferroviaire. Par contre, vous dites que la STIB est en train d'examiner les besoins futurs, entre autres en fonction des évolutions démographiques. Le paramètre des besoins futurs n'est donc pas pris en considération dans l'étude qui concerne l'extension du métro ?

Le seul point auquel vous n'avez pas répondu est la date à laquelle nous pourrions prendre connaissance de cette étude, comme nous avons pu le faire il y a quelques mois, pour l'extension vers Grand-Bigard et Berchem-Sainte-Agathe.

1145 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le plan régional de mobilité Good Move prévoit des projections pour dix ans. Bien sûr, il faut constamment s'assurer qu'il reste d'actualité. Des choix et des analyses sont effectués, comme le fait de prioriser le plan directeur tram. Comme vous, j'aimerais que toutes ces lignes soient directement mises en œuvre, mais il faut établir un planning réaliste, sur la base des ressources humaines disponibles, des budgets et de la capacité à gérer des chantiers à Bruxelles.

Ce planning doit être établi à long terme, mais être en même temps revu de manière quasiment continue pour saisir toutes les opportunités. Ainsi, le contrat de gestion de la STIB est en cours de renouvellement. C'est l'occasion d'ancrer certaines décisions et de revoir les priorités. L'étude de Beliris porte sur le long terme, mais cela ne signifie pas qu'aucune adaptation n'est faite à court terme. Les deux vont de pair.

1147 **M. David Weytsman (MR).**- Je comprends votre réponse. Par contre, je ne parlais pas de la capacité de Beliris à mener cette étude, mais bien de sa capacité à suivre un chantier éventuel, une fois l'étude réalisée. Je sais que vous avez cette ambition.

1147 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Faire réaliser une étude mobilise également des ressources humaines. Il faut en définir le cahier des charges, la gérer et la suivre. On doit faire des choix. Planifier trois lignes de métro en une période de trois ans est tout

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- Wat dekt het geraamde bedrag van 3 miljoen euro voor de studie?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Het gaat om 3,7 miljoen euro voor de volledige studie over zowel de metro als de andere vervoersvormen.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- U zegt dat Beliris te weinig personeel heeft. De studies worden echter door externe bedrijven uitgevoerd.

In de studie wordt rekening gehouden met het huidige treinaanbod. Bovendien bestudeert de MIVB de toekomstige behoeften. Is die parameter dan niet in de studie naar de uitbreiding van de metro opgenomen?

Wanneer mogen we de resultaten van de studie verwachten?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- In Good Move zijn plannen voor de komende tien jaar opgenomen. We moeten er echter over waken dat Good Move op de behoeften afgestemd blijft. Ik zou zelf ook graag zien dat het in één keer wordt uitgevoerd, maar we moeten realistisch blijven en rekening houden met de beschikbare middelen. De plannen zijn dus op de lange termijn en worden nagenoeg voortdurend bijgewerkt.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- Ik wilde eigenlijk weten of Beliris over de nodige middelen beschikt voor de follow-up van de werf.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Ook voor een studie is personeel nodig. Het is onmogelijk om in drie jaar tijd drie metrolijnen te plannen. Er moet altijd een objectief onderzoek gebeuren.

simplement impossible. Il faut toujours faire un examen objectif de la situation.

1147 **M. David Weytsman (MR).**- Je respecte ce besoin, tant au sein de la STIB que de Beliris, mais cette étude est annoncée depuis cinq ou six ans. Si j'ai bonne mémoire, c'était Didier Reynders, à l'époque où il avait Beliris dans ses compétences ministérielles, qui voulait la lancer. Pouvez-vous prendre les contacts nécessaires auprès de la STIB et Beliris et nous informer quand nous pourrons lire les résultats de cette étude ?

- *L'incident est clos.*

1157 **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

1157 **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,**

1157 **et à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,**

1157 **concernant les nuisances subies par les riverains de la ligne de métro 1 et les suites des mesures acoustiques et vibratoires réalisées par Bruxelles Environnement.**

1157 **QUESTION ORALE JOINTE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

1157 **concernant l'étude de Bruxelles Environnement au sujet des nuisances de la ligne de métro 1.**

1161 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Le 24 janvier dernier, j'ai interrogé Mme Trachte, qui assumait vos fonctions ad interim, au sujet de nuisances subies par des riverains le long des lignes de métro 1 et 5.

Dans ses réponses, Mme Trachte a notamment indiqué que la STIB avait réalisé un meulage des voies de métro aux endroits problématiques, programmé de nouvelles opérations de meulage à titre préventif au cours des prochains mois, poursuivi l'observation du réseau et planifié des interventions de maintenance corrective en conséquence.

Nous avons également été informés que la STIB avait établi et peaufiné un système de détection préventive des imperfections, afin de pouvoir intervenir dès leur apparition.

Mme Trachte a également déclaré : « La maîtrise de ces différents paramètres permettra de ramener les niveaux de vibration et de bruit au passage du métro aux niveaux historiquement constatés sur le réseau ».

Des mesures complémentaires avaient été annoncées, comme tester, sur un tronçon du réseau de métro, de nouveaux systèmes

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Dat begrijp ik, maar de studie werd vijf jaar geleden al aangekondigd. Kunt u bij de MIVB en Beliris navragen wanneer we de resultaten mogen verwachten?*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

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

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

betreffende de hinder ondervonden door de buurtbewoners van metrolijn 1 en de resultaten van de geluids- en trillingmetingen op metrolijn 1.

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

betreffende de studie van Leefmilieu Brussel over de overlast van metrolijn 1.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Op 24 januari 2023 ondervroeg ik staatssecretaris Trachte, die uw functies ad interim waarnam, over de overlast langs metrolijnen 1 en 5. Zij antwoordde dat de MIVB slijpwerkzaamheden had uitgevoerd en nog zou uitvoeren.*

We vernamen ook dat de MIVB een systeem had opgezet om gebreken op te sporen. Dat zou volgens staatssecretaris Trachte de trillingen en het lawaai verminderen.

Ook werden extra metingen aangekondigd en de resultaten, die de situatie objectiveren, zouden in februari voorhanden zijn.

Sindsdien blijkt de situatie voor een aantal buurtbewoners nauwelijks te zijn verbeterd. De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe ontving een nota van Leefmilieu Brussel, waarvan de conclusies verre van geruststellend te noemen zijn: de criteria worden 's nachts nooit gehaald.

de fixation des rails sur les traverses en vue de réduire le bruit du roulement des trains transmis à travers la voie. Ce projet visant à réduire le bruit entendu en surface au passage des trains devait être mis en œuvre à titre d'essai fin janvier 2023. Les résultats devaient être objectivés dans le courant du mois de février.

Depuis, la situation ne semble guère s'être améliorée pour une série de riverains. En février 2023, la commune de Woluwe-Saint-Lambert a reçu une note de synthèse de Bruxelles Environnement, dont les conclusions sont loin d'être rassurantes : « La campagne de mesures acoustiques et vibratoires réalisées en octobre 2022 à la demande des riverains du quartier Vandervelde confirme que les critères définis pour les bâtiments dans une zone à prédominance ou purement résidentielle de la norme DIN 4150-2 ne sont jamais respectés en période de nuit durant les mesures. Ils le sont globalement en période de jour.

¹¹⁶³ Les nuisances vibratoires en période de nuit sont donc bien objectivées. Compte tenu du caractère spécifique et éminemment technique de la source des nuisances constatées, les mesures à mettre en œuvre pour les réduire, voire les supprimer doivent être élaborées avec le gestionnaire de l'infrastructure incriminée, à savoir, dans le cas présent, la STIB, afin d'évaluer les implications en termes techniques, budgétaires et d'exploitation. »

S'agissant des nuisances sonores, ou « bruit solide », les mesures réalisées dans le cadre de l'instruction de la plainte collective tendent à démontrer que les valeurs limites sont systématiquement dépassées durant la nuit. Ces données doivent encore être affinées par Bruxelles Environnement.

Le manque de sommeil ou même la peur d'aller dormir sachant qu'on ne passera pas une bonne nuit est une torture. Être constamment dérangé par des nuisances sonores en journée n'est pas vivable. Tout cela doit faire l'objet d'une attention de la part de la STIB, de vos administrations et de vos cabinets.

Quels sont les résultats du test des nouveaux systèmes de fixation des rails sur les traverses ? La STIB est-elle parvenue à réduire le bruit entendu en surface, lors de ces tests ? Dans l'affirmative, un calendrier prioritaire sera-t-il mis en place ?

Des riverains d'autres communes touchées continuent-ils de se plaindre auprès de la STIB ou de Bruxelles Environnement de nuisances sonores ou vibratoires dues au métro ?

Une réunion publique aura-t-elle lieu entre des représentants de Bruxelles Environnement et les riverains concernés de la commune de Woluwe-Saint-Lambert, visant à leur expliquer concrètement les résultats de l'étude susmentionnée ? Ces résultats seront-ils rendus publics ?

Vu l'absence d'un mécanisme de contrainte en cas de non-respect des normes fixées dans la convention conclue entre la Région bruxelloise et la STIB, ne serait-il pas temps de revoir certains

Het slaaptkort is een marteling. De geluidsoverlast overdag is niet leefbaar.

Wat zijn de resultaten van de test met de nieuwe railbevestigingssystemen?

Blijven buurtbewoners van andere gemeenten klagen over geluidsoverlast of trillingen?

Zal er een bijeenkomst met vertegenwoordigers van Leefmilieu Brussel en de omwonenden in Sint-Lambrechts-Woluwe over de resultaten van die studie worden georganiseerd? Worden die resultaten openbaar gemaakt?

Is het geen tijd om bepaalde juridische instrumenten te herzien om de buurtbewoners te beschermen tegen geluidsoverlast?

Welke maatregelen wilt u nemen om optimale mobiliteit rond metrolijn 1 te garanderen en tegelijk de buurtbewoners te beschermen tegen geluidsoverlast?

dispositifs juridiques afin de protéger les riverains des nuisances sonores ?

Plus globalement, quelles mesures à court, moyen et long termes prévoyez-vous de prendre pour assurer une mobilité optimale du métro de la ligne 1 tout en protégeant les riverains affectés par ces nuisances acoustiques ou vibratoires ?

¹¹⁶⁵ **Mme Aurélie Czekalski (MR)**.- Nous avons été plusieurs députés à faire remonter les plaintes de nombreux riverains au sujet des vibrations importantes et de nuisances sonores depuis l'arrivée des nouveaux véhicules M7 sur le réseau bruxellois, et plus particulièrement le long des lignes de métro 1 et 5.

Le 23 février dernier, la STIB annonçait à la presse le lancement de sa campagne de profilage ou reprofilage des roues de métro des nouvelles rames M7 lors d'une démonstration au dépôt Jacques Brel. L'objectif est de résoudre les nuisances causées par une forme anormale des roues, notamment lorsque des cratères ou bosses s'y forment. Elles peuvent également être aplaties lors de freinages brusques. La STIB a également annoncé qu'elle prévoyait un renforcement du fonctionnement des systèmes automatiques de graissage des roues pour diminuer l'usure. Les voies présentant des signes d'usure seront aussi soumises à un traitement.

À la suite de plusieurs plaintes collectives introduites par des habitants, sur la base de l'article 10 de l'ordonnance relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain auprès du collègue des bourgmestre et échevins de la commune de Woluwe-Saint-Lambert, des mesures de bruit visant à objectiver les nuisances perçues et des propositions d'actions susceptibles de remédier aux problèmes constatés ont été réalisées.

Le 17 février 2023, Bruxelles Environnement a fourni à la commune de Woluwe-Saint-Lambert un rapport sur les nuisances sonores et vibratoires générées par la ligne de métro 1.

Une convention trams et métros relative à la lutte contre le bruit et les vibrations des transports en commun a été signée entre la STIB et Bruxelles Environnement. Il s'agit de vérifier si cette convention est respectée.

¹¹⁶⁷ Les conclusions du rapport sont plus que préoccupantes. Au niveau des vibrations, les valeurs limites ne sont jamais respectées durant la nuit - entre 22h et 6h du matin - et certains dépassements sont aussi enregistrés durant la journée. Quant aux nuisances sonores, les mesures montrent que les valeurs limites sont systématiquement dépassées durant la nuit. Cependant, ces données doivent encore être affinées par Bruxelles Environnement.

Des pistes sont évoquées dans ce rapport :

- à titre définitif, remplacer les roues des rames M7 et installer un dispositif de réduction de la propagation des vibrations sous les voies du métro ;

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- Op 23 februari 2023 kondigde de MIVB in de pers de lancering aan van haar campagne om de metrowielen van de nieuwe M7-stellen te (her)profileren. Het doel is de overlast op te lossen. De MIVB zou de wielen ook vaker smeren.

Na verschillende collectieve klachten van inwoners bij de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe zijn metingen uitgevoerd. Op 17 februari 2023 heeft Leefmilieu Brussel die gemeente een rapport over de geluidsoverlast van metrolijn 1 bezorgd.

De MIVB en Leefmilieu Brussel hebben een overeenkomst ter bestrijding van lawaai en trillingen door openbaar vervoer ondertekend. De vraag is of die is nageleefd.

De conclusies van het rapport zijn meer dan verontrustend. De grenswaarden voor trillingen worden 's nachts namelijk nooit nageleefd en soms ook overdag niet. Ook de grenswaarden voor geluidsoverlast worden 's nachts systematisch overschreden.

In het rapport worden mogelijke oplossingen voorgesteld, zoals de definitieve vervanging van de wielen van de M7-stellen.

Wat zijn de volledige resultaten van Leefmilieu Brussel? Welke oplossingen zijn uitgevoerd en met welk resultaat?

Is de eerder vermelde overeenkomst nog up-to-date? Zijn de controles nog up-to-date?

- à titre provisoire, meuler les voies du métro dès que de l'usure ondulatoire est détectée à la surface du rail et lisser les roues des rames régulièrement ;

- ou encore, à titre totalement conservatoire (mais en contradiction avec les impératifs d'exploitation du métro), réduire la vitesse des métros et n'utiliser que les anciennes rames en période de nuit.

Depuis le dépôt de ma question, d'autres préoccupations m'ont été relayées par les riverains.

Madame la Ministre, quels sont les résultats complets obtenus par Bruxelles Environnement ? Quand seront-ils présentés aux riverains ? Quelles pistes évoquées ont-elles été mises en œuvre et quels en sont les résultats ?

À la vue des événements récents, cette convention trams et métros relative à la lutte contre le bruit et les vibrations des transports en commun, qui a été signée le 25 juin 2004 entre la STIB et Bruxelles Environnement, est-elle toujours à jour ? Les contrôles et la façon de contrôler le sont-ils ? Quelles pistes sont-elles à l'étude au sein de Bruxelles Environnement pour adapter cette convention aux caractéristiques du matériel roulant de la STIB ?

Enfin, quelles sont les conséquences des vibrations sur l'état des habitations situées à proximité de la ligne de métro 1 ?

¹¹⁶⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Depuis le début de l'année 2023 jusqu'à la mi-avril, la STIB a reçu 37 plaintes liées aux vibrations sur les lignes de métro 1 et 5. La majorité des plaintes reçues en janvier ont été enregistrées dans la foulée des séances publiques organisées à cette période-là.

La STIB a pris ces plaintes très au sérieux et a proactivement cherché les meilleures solutions, afin que la qualité de vie des plaignants ne diminue pas à cause des nuisances que les lignes de métro pourraient occasionner. Je suis également très sensible à la qualité de vie des Bruxellois et j'espère que nous avons pu apporter des solutions satisfaisantes.

À titre de comparaison, en septembre 2022, quand le problème faisait l'objet de nombreuses réactions, la STIB a reçu quelque 50 plaintes portant sur des problèmes de vibrations autour des lignes de métro 1 et 5. Nous pouvons noter que le nombre de plaintes a progressivement diminué.

Il n'est pas toujours facile d'isoler les communes, certaines zones du réseau étant à cheval sur plusieurs communes.

Cependant, et comme déjà expliqué en réponse à la question écrite n° 1351 de Mme Aurélie Czekalski à M. Alain Maron, Bruxelles Environnement a réceptionné plusieurs plaintes collectives - procédures « article 10 » de l'ordonnance « Bruit » - et individuelles relatives à cette problématique à partir de février 2022, et principalement entre mi-août et fin novembre 2022. Celles-ci concernent les communes

Wat zijn ten slotte de gevolgen van de trillingen op de staat van de woningen dicht bij metrolijn 1?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Tussen begin 2023 tot midden april heeft de MIVB 37 klachten over trillingen op de metrolijnen 1 en 5 ontvangen.*

De MIVB neemt die klachten ernstig en heeft naar oplossingen gezocht die hopelijk volstaan om de overlast te beperken. Het aantal klachten is alleszins geleidelijk gedaald.

d'Anderlecht, Woluwe-Saint-Lambert, Etterbeek, Molenbeek-Saint-Jean, Auderghem et la Ville de Bruxelles. Je suis heureuse de constater que, depuis la mi-janvier 2023, plus aucune nouvelle plainte n'a été introduite.

¹¹⁷¹ Comme déjà expliqué en réponse à de nombreuses questions parlementaires sur le sujet ces derniers mois, la STIB a pris diverses mesures pour remédier au problème. Elle a mis en œuvre, à la fin de l'année 2022, un système de mesurage qui lui permet de répertorier les rames dont les roues causent les vibrations perturbatrices pour les riverains. Elle effectue sur ces rames des opérations de remise au profil d'origine des roues sur ses tours en fosse des sites Delta et Jacques Brel. Cela lui permet d'intervenir au cas par cas et de façon ciblée sur les rames qui posent un problème. Les rames qui passent au tour en fosse sortent avec des roues parfaitement profilées qui ne créent plus de vibrations.

Le constructeur des trains - la société CAF - et le sous-traitant qui a fabriqué les roues qui équipent les rames M7 - fournisseur de longue date de toutes les roues également fournies à la STIB en maintenance - se concertent pour trouver l'origine du problème qui affecte une partie des roues livrées à CAF et pour apporter une solution adéquate.

Les conclusions préliminaires des investigations semblent indiquer qu'une partie des bandages montés sur les M7 ne sont pas conformes aux spécifications techniques imposées par CAF. Ces conclusions préliminaires doivent encore être confirmées. Dans cette hypothèse, les roues incriminées devront être remplacées.

Quant à la fixation des rails en particulier, la campagne d'évaluation de l'atténuation vibratoire et du bruit solidien (bruit émis par la vibration de bâtiments) apportée par le prototype de fixation des rails sur les traverses se déroulera de la mi-mai à la mi-juin. Cet agenda a été fixé en tenant compte du remplacement des rails sur le tronçon d'essai entre les stations Joséphine-Charlotte et Gribaumont, qui est en cours. Ces travaux sont nécessaires pour obtenir des conditions optimales en vue de tester le dispositif.

Une première campagne de mesures vibratoires en tunnel et en surface, ainsi que des mesures de bruit solidien dans un bâtiment sur le tronçon seront effectuées à la mi-mai afin de connaître la situation actuelle. Le positionnement des nouvelles attaches est programmé pour la fin du mois de mai. Celles-ci seront soumises aux charges de passage des métros pendant une semaine après positionnement.

¹¹⁷³ Des mesures, prévues aux mêmes endroits que celles effectuées durant la première campagne, seront prises mi-juin. Elles seront réalisées pendant plusieurs nuits avec du matériel roulant d'essai et seront assurées par un bureau d'études indépendant.

L'amélioration vibratoire, relative aux campagnes de tournage des roues M7, sera bientôt évaluée par une campagne de mesures réalisées par la STIB, en surface au niveau des avenues de

De MIVB heeft eind 2022 een meetsysteem opgezet waarmee de metrostellen waarvan de wielen storende trillingen veroorzaken, kunnen worden opgespoord, zodat gericht kan worden ingegrepen.

De metrobouwer en zijn onderaannemer overleggen met elkaar om de oorzaak van het probleem te vinden. Volgens de voorafgaande conclusies van dat onderzoek zou een deel van de wielen op de metrostellen niet beantwoorden aan de technische vereisten. Als dat zo is, dan moeten die wielen worden vervangen.

Midden mei worden de eerste metingen van trillingen ondergronds en bovengronds en van contactgeluiden in een gebouw op het traject uitgevoerd. De nieuwe bevestigingen worden eind mei aangebracht, waarna die getest worden.

Een onafhankelijk studiebureau zal 's nachts op dezelfde plekken midden juni nieuwe metingen uitvoeren.

Eind april en begin mei zal er gemeten worden of de trillingen na de werken aan de wielen verminderd zijn.

Broqueville et Gounod. Cette campagne est programmée pour fin avril et début mai.

Comme je l'ai déjà indiqué en commission, en réponse aux plaintes relatives aux habitations des riverains de la ligne de métro à Anderlecht, la STIB a réalisé, en juillet 2022, des mesures pour l'avenue Gounod. Celles-ci n'ont montré aucun impact sur les habitations.

La convention conclue en 2004 entre la STIB et Bruxelles Environnement reste d'actualité. Il faut préciser que, en ce qui concerne les nuisances sonores, il ne s'agit pas d'un problème classique de bruit aérien du métro, à proprement parler - en l'occurrence, le métro est souterrain -, mais d'un problème de bruit solidien, c'est-à-dire émis par le rayonnement acoustique des parois d'un bâtiment soumises à une vibration mécanique et donc uniquement perçus à l'intérieur dudit bâtiment.

Contrairement au bruit aérien, le bruit solidien est plus riche en basses fréquences et présente des corrélations avec les vibrations. Si la convention environnementale de 2004 entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB relative aux bruits et vibrations reprend bien des valeurs limites pour les vibrations, pour la gêne aux personnes et selon une norme de l'Institut allemand de normalisation, il n'existe actuellement aucune valeur de référence, ni réglementaire, ni normative, ni scientifique, pour le bruit solidien.

Une nouvelle version de cette convention est en cours de finalisation afin, notamment, de fixer un cadre bruxellois aux mesures des vibrations et d'y inclure les nouvelles méthodes de contrôle et les conditions de mesures telles que prévues par les nouveaux arrêtés adoptés par le gouvernement bruxellois en 2022.

À ce stade, il est prématuré de prévoir des dispositifs et des valeurs limites pour le bruit solidien, compte tenu de l'absence de référence en la matière. Les investigations sont toujours en cours. J'espère évidemment que cette nouvelle version de la convention pourra apporter des réponses et des solutions à ce problème très spécifique. Quoi qu'il en soit, nous mettons tout en œuvre pour que cette nuisance soit éliminée du quotidien de certains Bruxellois, ce qui est bien entendu l'objectif à atteindre.

Étant donné qu'il s'agit d'une convention, l'objectif est de trouver des solutions concertées. Aucun mécanisme de contrainte n'est prévu et l'adoption d'une réglementation spécifique n'est pas à l'ordre du jour.

En ce qui concerne les résultats de l'étude commandée par Bruxelles Environnement et portant sur les nuisances causées, une réunion publique est programmée avec la commune de Woluwe-Saint-Lambert au début du mois de juin. La note de synthèse de Bruxelles Environnement concernant les mesures effectuées à l'avenue Vandervelde a été transmise aux riverains, à la commune de Woluwe-Saint-Lambert et à la STIB en date

De MIVB heeft in juli vorig jaar metingen uitgevoerd aan de metrolijn in Anderlecht, maar vond geen impact op de huizen.

De overeenkomst tussen de MIVB en Leefmilieu Brussel over geluidsoverlast is van toepassing op de problemen met de trillingen, maar maakt geen melding van contactgeluid, waarover nog onderzoek wordt gevoerd.

Momenteel wordt een nieuwe versie van de overeenkomst uitgewerkt met daarin Brusselse meetnormen voor trillingen en nieuwe controlemethoden.

Het is dus voorbarig om nu al maatregelen en maximumwaarden voor contactgeluid voorop te stellen. Ik hoop dat de nieuwe overeenkomst oplossingen biedt voor dat zeer specifieke probleem.

De overeenkomst bevat geen dwangmaatregelen. Het doel is om in overleg tot oplossingen te komen.

Leefmilieu Brussel stelt de resultaten van de studie over de geluidsoverlast voor tijdens een openbare vergadering met de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe begin juni. De bewoners, de gemeente en de MIVB hebben eerder al de synthesenota en het technische verslag over de maatregelen ontvangen.

du 17 février 2023. Le rapport technique complet des mesures a, quant à lui, été communiqué en date du 6 avril 2023.

¹¹⁷⁷ **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Nous posons la question au gouvernement bruxellois. Je suppose que les deux ministres concernés se sont consultés afin de fournir une réponse complète.

Je me réjouis d'apprendre que les causes de ces nuisances sont à l'étude. J'espère que les adaptations seront effectuées rapidement et que les nuisances cesseront.

Pour ce qui est de la publicité, vous avez apporté des éléments de réponse intéressants. Il me paraîtrait utile d'ajouter ces informations précises sur l'évolution du dossier sur le site de la STIB. Ces nuisances sont subies par des riverains le long de la ligne et il est utile qu'ils soient bien informés de la situation.

J'insiste, par ailleurs, sur la nécessité de faire la publicité de l'étude menée par Bruxelles Environnement, ainsi que d'organiser une réunion avec la commune de Woluwe-Saint-Lambert et les habitants.

Je voudrais ajouter qu'une convention implique non seulement des droits, mais également des obligations. Or, vous déclarez que la convention conclue entre Bruxelles Environnement et la STIB ne prévoit pas de mécanismes de contrainte. Même si la STIB est un opérateur public, il est important que le riverain soit protégé en cas de dépassement des normes de bruit. Une commission délibérative se réunit aujourd'hui pour aborder le sujet du bruit en milieu urbain et les éléments dont question pourraient faire partie de ses points d'attention. Il est important de rappeler que les devoirs s'appliquent tant aux personnes et entreprises privées qu'aux autorités publiques.

¹¹⁷⁹ **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Les riverains me signalent que la situation commence à s'améliorer car, à certains moments, les nuisances sont moins fortes. Par contre, le soir, le matin et le week-end, les tremblements sont beaucoup plus forts. Pouvez-vous m'expliquer la raison de cette différence ? Pourquoi le bruit est-il réduit en semaine et pas le soir et le week-end, quand les gens sont chez eux ?

Certains riverains ont quitté leur habitation. D'autres, qui sont propriétaires, ont mis leur bien en location, mais leurs locataires ont décidé quelques jours plus tard de renoncer à leur location car les nuisances étaient trop importantes.

Cette situation est invivable, et n'a que trop duré. Il faut mettre en place des solutions pérennes et arrêter ces nuisances au plus vite.

Avez-vous des indications concernant le calendrier prévu pour résoudre le problème, tous les jours et à tout moment de la journée et de la soirée ?

Que peuvent faire les riverains face à la perte de valeur de leur habitation ?

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Ik ben blij te horen dat de oorzaken van de overlast worden bestudeerd.*

De bewoners moeten worden geïnformeerd over de evolutie van het dossier. Dat kan via de website van de MIVB. Daarom dring ik ook aan op een openbare vergadering met de inwoners van Sint-Lambrechts-Woluwe over de studie van Leefmilieu Brussel.

U vermeldt dat de overeenkomst tussen Leefmilieu Brussel en de MIVB geen dwangmechanisme bevat, terwijl de bewoners beschermd moeten worden tegen geluidsoverlast, ook al is die afkomstig van een overheidsinstelling. De overlegcommissie vandaag over geluidshinder in de stad zou dat punt kunnen bespreken.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *De bewoners melden mij dat de overlast overdag verminderd is, maar niet 's avonds, 's ochtends en in het weekend. Waaraan is het verschil te wijten?*

Wanneer zal het probleem opgelost zijn?

Wat kunnen de eigenaars van een woning die aan waarde verliest, doen?

Kan er geen druk worden uitgeoefend op de bouwer?

Il s'agit ici du bien-être des habitants, de la santé publique et de la mobilité. La STIB a une mission de service public. Ne peut-on pas mettre une pression maximale sur le constructeur ? Cela va bientôt faire un an que ces nuisances sont connues et les habitants ont besoin de réponses concrètes.

1181 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Concernant le calendrier, j'ai indiqué quelques délais pour la réalisation des analyses. Nous espérons trouver des solutions définitives dans les plus brefs délais.

Quant à la perte de valeur des logements, notre objectif est de réduire rapidement l'impact des nuisances, pas de compenser les propriétaires.

- *Les incidents sont clos.*

1185 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARTIN CASIER**
1185 **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,**
1185 **concernant la tramification et le nouveau plan tram.**

1187 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. TRISTAN ROBERTI**
1187 **concernant la tramification de la ligne 95 et ses conséquences sur la liaison entre Watermael-Boitsfort et le centre-ville.**

1189 **M. Martin Casier (PS).**- Comme nous avons déjà pu en débattre lors de ma question de novembre 2022, la déclaration de politique régionale prévoit la mise en service d'ici 2025 de nouvelles lignes de tram, en remplacement de certaines lignes de bus structurantes, comme la ligne 95 ou la ligne 49.

À cet effet, le gouvernement régional vient de se doter d'un nouveau plan tram, à savoir une feuille de route pour déployer plusieurs lignes à l'horizon 2035. Au total, celui-ci compte treize projets, avec des échéances et des degrés d'avancement divers.

En ce qui concerne la tramification du bus 95, son tracé n'est pas encore arrêté, car il est impossible à réaliser sur son ensemble. La longueur de la ligne actuelle rendrait la tramification complète difficile, mais à l'inverse, une trop grande découpe provoquerait un report de charge néfaste pour les usagers, et tout particulièrement pour les habitants du sud de Bruxelles, pour qui cette ligne représente une véritable ligne structurante vers le centre-ville.

Le budget semble difficile à chiffrer à ce stade, puisque tout dépend des interventions en voirie, qui entraînent parfois des augmentations de près de la moitié du budget. Dans un article

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (*in het Frans*).- *Er zijn termijnen voor de analyses. Wij hopen zo snel mogelijk oplossingen te vinden; in ieder geval zullen wij eigenaars niet compenseren.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

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

betreffende de aanleg van tramlijnen en het nieuwe tramplan.

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER TRISTAN ROBERTI

betreffende de vertramming van lijn 95 en de gevolgen daarvan voor de verbinding tussen Watermaal-Bosvoorde en het stadscentrum.

De heer Martin Casier (PS) (*in het Frans*).- *In het kader van het plan voor een herziening van het tramaanbod tegen 2035 is er nog geen beslissing genomen voor de omvorming van buslijn 95 tot een tramlijn. Het volledige tracé omvormen tot een tramlijn is heel moeilijk, terwijl een inkorting dan weer nefast is voor de zuidelijke wijken. De lijn zou een waardig alternatief moeten worden voor de auto.*

Ook het budget is in dit stadium moeilijk te berekenen. In de pers zei u dat er in het meerjareninvesteringsplan budgettaire ruimte is tot 2030.

Eind maart somde u hier de voordelen op van een tramlijn tegenover een metrolijn. Een bovengrondse lijn in eigen bedding vraagt natuurlijk voldoende ruimte.

paru le 27 mars, vous annoncez que le budget était garanti jusqu'en 2030 dans le plan pluriannuel d'investissement.

Dans votre réponse à la question d'actualité du 31 mars 2023, vous avez mentionné les avantages d'un tram par rapport à une ligne de métro, quant à la prévisibilité des travaux à effectuer. En revanche, l'inconvénient du tram en surface, c'est évidemment l'espace à trouver pour installer les infrastructures, ce qui, pour les voiries étroites de Watermael-Boitsfort, est un enjeu essentiel. Or, il est primordial que le tram soit une véritable alternative à la voiture - comme la ligne 9, qui est plus rapide que la voiture en heure de pointe - et puisse donc être en site propre complet.

¹¹⁹¹ J'aimerais faire le point avec vous sur l'évolution de cet enjeu majeur, depuis ma question de novembre 2022. Vous y aviez répondu que la STIB avait été chargée d'une étude de faisabilité par le gouvernement bruxellois. Quels en sont les résultats ? Les travaux réalisés actuellement à l'avenue de la Couronne sont-ils intégrés dans cette étude de faisabilité portant sur l'intégralité de la ligne 95 ?

Il semble que la proposition à l'étude soit celle d'un tram qui relierait la gare d'Etterbeek à la station Trône, ce qui impliquerait une division de l'actuelle ligne 95 en trois tronçons. Cette hypothèse est-elle exacte ? Comment la STIB prévoit-elle de gérer ces ruptures de charge, qui s'annoncent considérables et qui risquent de diminuer de manière significative l'attractivité d'une ligne majeure, en ce sens que les bus qui y circulent sont pleins, de jour comme de nuit ? Comment la STIB prévoit-elle de compenser cette perte d'attractivité et d'efficacité ?

Quelles conclusions ont-elles été tirées s'agissant de la ligne 71, qui n'est pas reprise dans la nouvelle planification ?

Par ailleurs, la création d'une ligne de tram nécessite des travaux très lourds, qui occasionnent souvent une gêne importante pour les habitants et les commerces locaux. Qu'est-il prévu pour préserver au maximum la qualité de vie des citoyens et des commerçants pendant la durée des travaux ?

¹¹⁹³ **M. Tristan Roberti (Ecolo).**- Nous avons pu lire récemment dans la presse des articles concernant le plan directeur tram. Le tram étant un moyen de transport parfaitement adapté à la ville, nous nous réjouissons des avancées qui sont portées grâce à l'adoption de ce plan.

Il est renseigné dans ces articles que la ligne de bus 95, qui relie la Grand-Place à la place Léopold Wiener, au centre de Boitsfort, va devenir un tram, ce qui est en soi une bonne nouvelle. Cependant, il semblerait que cette tramification aurait des conséquences sur le trajet de la ligne.

Effectivement, la ligne de tram 95 irait du centre-ville jusqu'au cimetière d'Ixelles - ce qui est le cas de la ligne actuelle de bus - et poursuivrait son chemin vers le campus du Solbosch. Cette ligne ne passerait donc plus par Watermael pour rejoindre Wiener. Or, le bus 95 offre actuellement la seule liaison directe entre

Wat is het resultaat van de haalbaarheidsstudie die de regering aan de MIVB gevraagd heeft? Zitten de werken aan de Kroonlaan vervat in die studie?

Blijkbaar is er sprake van een tramlijn tussen het station van Etterbeek en Troon. Dan wordt de huidige lijn 95 opgedeeld in drie stukken. Klopt dat? Dat zou voor problemen zorgen voor de bezetting en de frequentie en de lijn veel minder aantrekkelijk en efficiënt maken. Hoe zal de MIVB daarmee omspringen?

Welke conclusies zijn er getrokken voor lijn 71, die niet in het nieuwe plan zit?

Werken aan een tramlijn veroorzaken veel hinder voor omwonenden en handelszaken. Hoe wordt hun levenskwaliteit zoveel mogelijk gevrijwaard?

De heer Tristan Roberti (Ecolo) *(in het Frans).*- *In de pers werd vermeld dat buslijn 95 van de Grote Markt tot het centrum van Watermaal-Bosvoorde tot een tramlijn wordt omgevormd. Dat is goed nieuws. Maar tram 95 zou na het kerkhof van Elsene richting campus Solbos rijden en niet langer tot in Watermaal-Bosvoorde gaan. Momenteel vormt bus 95 de enige rechtstreekse verbinding tussen die gemeente en het stadscentrum. Ze is bovendien na lijn 71 de drukst bezette buslijn. Als het voorliggende plan wordt uitgevoerd, worden de inwoners van Watermaal-Bosvoorde dan ook sterk benadeeld.*

Werd dat probleem in de studies over het nieuwe tramplan bekeken? Bestaat er een raming van het aantal reizigers dat zou moeten overstappen?

Boitsfort (via l'arrêt Wiener), Watermael (en passant par l'arrêt Keym) et le centre-ville.

Avec la modification projetée, les personnes habitant ou souhaitant se rendre au-delà du cimetière d'Ixelles n'auraient plus de ligne directe, alors qu'une connexion entre Watermael-Boitsfort et le centre-ville existe depuis plusieurs décennies grâce à la ligne 95. Sauf erreur de ma part, cette ligne est pourtant la deuxième en termes de fréquentation après la ligne de bus 71. La situation projetée pénaliserait fortement les habitants de cette commune de seconde couronne.

Cette problématique a-t-elle été examinée dans les études relatives au nouveau plan tram ? A-t-on estimé combien de voyageurs seraient concernés par cette rupture de charge ?

Quelles solutions sont étudiées pour maintenir une liaison directe entre Boitsfort, Watermael et le centre-ville ?

¹¹⁹⁵ **M. David Weytsman (MR).**- Toutes les initiatives visant à renforcer l'offre de transport public en Région bruxelloise, en particulier dans les quartiers enclavés, méritent notre attention. Cela recouvre l'offre de bus, trams et métros, mais également l'offre ferroviaire.

Les questions de mes collègues - dont certaines, très pertinentes, à propos de la tramification de la ligne 95 - portent sur le plan tram de façon globale. Pour ma part, j'aborderai d'autres points.

Avant l'arrivée du nouveau plan tram, le plan régional de mobilité esquissait déjà les grands projets régionaux pertinents à réaliser, ou du moins à étudier. Il précisait cependant que des études plus précises restaient nécessaires avant de pouvoir intégrer les propositions dans une programmation budgétaire, notamment les études socioéconomiques qui devaient permettre de définir les tracés précis, de réaliser les études d'insertion urbaine, de valider l'offre de services à prévoir et leur montée en puissance progressive, et d'estimer plus correctement les coûts de la mise en œuvre et du matériel roulant supplémentaire.

Serait-il possible de disposer des différentes études et des programmes budgétaires complets de chacune des lignes de tram ?

Ensuite, le plan régional de mobilité prévoit la création d'une « ligne de rocade » à l'ouest, entre Anderlecht et Forest, prolongée jusqu'à Albert. Vous m'indiquiez, dans une réponse en décembre 2021, que ce projet se trouvait au stade de l'étude préliminaire. Quelles en sont les conclusions, et où en sommes-nous aujourd'hui ?

On retrouve également dans les objectifs du plan régional de mobilité la création d'une grande diagonale entre le nord-ouest et le sud-est de la Région, qui prolongerait la nouvelle ligne vers Tour & Taxis. Bruxelles Mobilité était chargée des études techniques et de l'établissement des plans de cette ligne. Cela a-

Welke oplossingen voor het wegvallen van de rechtstreekse verbinding tussen Watermaal-Bosvoorde en het stadscentrum onderzoekt u?

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Nog voor de komst van het nieuwe richtplan Tram werd in het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) al geschetst welke grote projecten minstens gedetailleerd op sociaal-economisch vlak moesten worden bestudeerd, op grond waarvan ze desgevallend in een begrotingsprogramma konden worden opgenomen. Kunnen wij die studies en de begrotingsprogramma voor alle tramlijnen krijgen?*

Voorts is in het GMP een ringlijn tussen Anderlecht en Vorst tot halte Albert opgenomen. In december 2021 zei u dat daarover een voorstudie liep. Wat waren de conclusies? Wat is de stand van zaken?

Daarnaast zou er een diagonale lijn komen van het noordwesten naar het zuidoosten van het gewest. Brussel Mobiliteit zou voor de technische studies en de plannen instaan. Deed het dat? Is in de plannen de aansluiting van de toekomstige diagonale verbinding opgenomen?

t-il été réalisé ? Ce projet intègre-t-il la connexion de la future diagonale ?

¹¹⁹⁷ Par ailleurs, la ligne entre Meiser et l'UCL a fait l'objet d'une étude associant la Région, la STIB et les communes. Elle a permis d'examiner l'ensemble des possibilités de tracés. Quelles sont les évolutions au regard du projet Mediapark ? Le dernier arrêt de la ligne a-t-il été déterminé ?

Enfin, le plan régional de mobilité fait état du prolongement de la ligne 62 jusqu'à l'aéroport. Lors de nos discussions à ce propos, vous disiez que les études techniques commandées par de De Werkvennootschap étaient très avancées et que celle-ci devait déposer une demande de permis. Qu'en est-il depuis notre dernier échange à ce sujet en 2021 ? La demande a-t-elle été déposée ? Pouvez-vous nous dresser un état des lieux ?

¹¹⁹⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'étude d'impact pour la ligne 95 a démarré en octobre 2022 et durera jusqu'à l'automne 2023. Je n'ai pas encore de résultat à vous communiquer, car elle est toujours en cours. Le réaménagement de l'avenue de la Couronne, partie communale, fait bien partie des données d'entrée de l'étude de tramification de la ligne 95.

Le nombre de voyageurs touchés par les différentes options retenues pour l'itinéraire de la ligne de tram, notamment ceux qui pourraient nécessiter une correspondance supplémentaire sur leur trajet, est l'un des éléments à prendre en considération dans la décision que prendra le gouvernement au terme de l'étude.

Les tracés à l'étude correspondent à la liaison entre l'arrêt Gare Centrale et trois terminus possibles dans le sud-est de Bruxelles, à savoir Delta, Solbosch et Keym. Il n'existerait donc qu'une rupture de charge entre Wiener et le point de connexion avec la nouvelle ligne de tram.

Plusieurs solutions sont envisagées en vue de maintenir une liaison directe entre Watermael-Boitsfort et le centre-ville. Elles dépendent évidemment du point de chute qui sera retenu pour la ligne de tram. Cela pourrait impliquer, par exemple, le renfort de lignes existantes qui assurent une fonction de rabattement vers le métro - comme la ligne 17 -, la création d'une nouvelle ligne ou la déviation d'une ligne existante. Comme, à ce jour, le tracé n'est pas encore défini, il est difficile de présenter une solution de remembrement. Cela sera proposé parallèlement au choix du tracé.

Quant à la question des obstacles éventuels à la demande de permis d'urbanisme, il n'est pas possible d'y répondre tant que l'étude n'est pas terminée.

Tout chantier a, bien entendu, un impact sur les riverains et commerçants alentour. Comme dans chaque cas, la STIB mettra tout en œuvre pour limiter au maximum l'impact et informer les riverains de l'avancée des travaux. Le chantier est organisé et planifié bien en amont des interventions concrètes. La STIB s'efforce de coordonner au mieux les interventions sur le terrain, afin de les limiter dans le temps à certains endroits. Il est encore

Bovendien voerden het gewest, de MIVB en de gemeenten een gezamenlijke studie naar de mogelijke trajecten voor de lijn tussen Meiser en de UCL uit. Hoe evolueert een en ander in het licht van het project Mediapark? Ligt de laatste halte van de lijn al vast?

Tot slot wordt er in het GMP gewag gemaakt van de verlenging van lijn 62 tot de luchthaven. In 2021 zei u dat De Werkvennootschap op het punt stond om een vergunning aan te vragen. Deed ze dat? Wat is er sindsdien nog gebeurd?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De effectenstudie voor lijn 95 na de herinrichting van de Kroonlaan loopt tot het najaar van 2023. Ik heb dan ook nog geen resultaten. De regering zal bij haar beslissing nadien rekening houden met het aantal reizigers die bij de verschillende trajectkeuzes nadeel ondervinden.*

De bestudeerde trajecten betreffen de verbinding tussen Brussel-Centraal en Delta, Solbos en Keym, mogelijke eindhaltes in het zuidoosten van Brussel, waarbij er maar een overstap nodig zou zijn.

Er zijn meerdere mogelijkheden voor het behoud van een rechtstreekse verbinding met het stadscentrum, afhankelijk van het startpunt van de lijn. De uiteindelijke keuze zal ik samen met die van het traject voorstellen.

Op uw vragen over obstakels voor de toekenning van een vergunning kan ik niet antwoorden, zolang de studie loopt.

Werkzaamheden veroorzaken altijd hinder voor omwonenden en handelaars. De MIVB doet er echter alles aan om die te beperken en informeert de omwonenden vooraf. Meer kan ik daar voorlopig niet over zeggen.

Ik betreur het dat buslijn 71 niet is omgevormd tot een tramlijn. Uit de studies bleek dat dat de juiste keuze was. Ondertussen is de Elsensesteenweg heraangelegd en het zou onredelijk zijn en van een slecht beheer van overheidsgeld getuigen, als we de wijk nu al opnieuw met omvangrijke werkzaamheden opzadelen.

De bussen op lijn 71 rijden nu frequenter, regelmatig en sneller. Eens de wijk Flagey verkeersluw wordt, zal de commerciële snelheid nog beter worden.

trop tôt pour prévoir les impacts de ce chantier et envisager le meilleur moyen d'y répondre, même si la question est pertinente.

La tramification de la ligne 71 est un acte manqué que je ne peux que regretter. Les études précédentes avaient démontré toute la pertinence de faire passer un tram par la chaussée d'Ixelles. Entre-temps, un chantier long et pénible pour les commerçants, riverains et autres usagers a pris fin en 2019. Il serait déraisonnable pour les acteurs de terrain, mais aussi dans le cadre d'une bonne gestion de l'argent public, de faire subir à ce quartier un nouveau chantier de grande ampleur.

La ligne 71 a quand même été transformée en ligne Chrono, avec un passage toutes les quatre minutes au lieu de cinq, une régularité et une vitesse d'exploitation nettement augmentées depuis la fin du chantier de la chaussée d'Ixelles, la mise en œuvre du quartier apaisé Fernand Cocq, la pacification de la chaussée d'Ixelles et la mise à sens unique du pont Fraiteur. L'installation du quartier apaisé Flagey devrait encore améliorer la vitesse commerciale, la régularité et le croisement avec la chaussée d'Ixelles, qui reste un grand point d'attention.

¹²⁰¹ Quant à la ligne de bus 95, elle est aujourd'hui saturée et nécessite également une conversion en ligne de tram. Une nouvelle liaison forte entre le quartier universitaire et les gares de Bruxelles-Luxembourg et Centrale est attendue pour permettre de soulager la ligne de bus 71. Cette alternative est attractive.

Les délais et détails des propositions figurent dans le plan tram. Nous avons établi un ordre de priorités afin de voir à quels moments seront exécutés les chantiers des différentes lignes et de s'assurer que les études soient réalisées à temps.

La ligne de tram le long du boulevard Industriel fait partie de la ligne de rocade Ouest. Ce chantier est important, mais l'enjeu de la ligne de bus 95 l'est encore davantage, en raison de sa saturation. Nous avons donc fait passer son chantier avant celui de la ligne de rocade Ouest.

Le projet de la future ligne de tram reliant Tour & Taxis à la gare Centrale est nettement plus avancé. Nous en avons déjà approuvé le tracé, afin que toutes les études puissent être menées et que les équipes de Bruxelles Mobilité et de la STIB soient renforcées. La demande de permis concernera la partie entre les arrêts Belgica et Gare du Nord, avec une prolongation jusqu'à Gare Centrale pour implanter une ligne au trajet défini. À ce stade, nous analysons l'attribution des études de marché afin d'avancer le plus rapidement possible dans la demande de permis. Le renforcement des équipes au sein de Bruxelles Mobilité et de la STIB était nécessaire. Les membres du personnel ont été mobilisés pour augmenter le nombre d'études et d'analyses produites en même temps.

Le projet de tram vers Neder-Over-Heembeek progresse bien, dans le respect de son calendrier ambitieux.

Ces avancées requièrent un énorme investissement des équipes au sein de toutes les administrations. Cet exemple témoigne du

Buslijn 95 is momenteel verzadigd en moet tot een tramlijn worden omgevormd. Er is vraag naar een goede verbinding tussen de universiteitswijk en de stations Brussel-Luxemburg en Brussel-Centraal om de druk op lijn 71 te verminderen. Dat is een aantrekkelijk alternatief.

Meer over de termijnen en de details vindt u in het Tramplan.

De tramlijn langs de Industrielaan maakt deel uit van de westelijke ringlijn. Ook die is belangrijk, maar de prioriteit gaat naar het verlagen van de druk op lijn 95.

Het plan voor de nieuwe tramlijn tussen Thurn & Taxis en Brussel-Centraal staat al verder. Het traject is goedgekeurd, de studies kunnen worden uitgevoerd en de teams van Brussel Mobiliteit en de MIVB kregen versterking. De vergunningsaanvraag zal betrekking hebben op het deel tussen de haltes Belgica en Brussel-Noord, met een verlenging tot Brussel-Centraal. Momenteel wordt de toekenning van de studies onderzocht.

Het plan voor de tram naar Neder-over-Heembeek zit op schema. Als het personeel van alle betrokken diensten zich op één plan toelegt, kan het snel gaan.

fait que, si toutes les équipes s'y mettent, un chantier de tram peut être exécuté à une vitesse extraordinaire.

¹²⁰³ Quant au plan d'aménagement directeur Mediapark, le tracé de la ligne de tram est défini dans les grandes lignes. Sa finalisation dépend évidemment de l'avancée du plan et des constructions dans cette zone. Il est de toute façon prévu que le tram passe par là et pas par la chaussée de Louvain.

Concernant la ligne de tram vers l'aéroport, l'étude est en cours et les demandes de permis ont été introduites par De Werkvennootschap. Je suis donc un peu plus prudente dans mes réponses pour ce projet, vu que cette agence ne relève pas de mes compétences.

Les trois lignes de tram qui devront être réalisées en collaboration avec la Flandre dans le Brabantnet restent au programme, sur la base des accords qui ont été passés avec la Flandre.

¹²⁰⁵ **M. Martin Casier (PS).**- Je n'avais pas compris que l'étude durerait un an et je comprends mieux à présent que vous ne puissiez pas encore répondre précisément à nos questions.

Quoi qu'il en soit, je retiens vos trois options de terminus : le campus du Solbosch, le cimetière d'Ixelles ou la place Keym. Toutes trois impliquent une rupture de charge supplémentaire pour les habitants de Boitsfort et, dans une moindre mesure, de Watermael.

J'entends bien que l'étude tient compte de cet enjeu très important. Ainsi que mon collègue l'a dit en d'autres mots, cette ligne est structurante pour tous les Boitsfortois, même si leur commune est moins enclavée que d'autres au sud de Bruxelles, grâce aux lignes 95 et 8 et au métro qui, sans être présent sur son territoire, n'en est pas très éloigné. La ligne 95 revêt ainsi une importance capitale.

Certes, la ligne 17 permettrait de remplir cet office, mais cette solution exigerait une parfaite coordination des horaires entre les différentes lignes afin d'éviter des temps d'attente trop longs. Il faut y demeurer attentif. Et rejoindre la place Keym nécessiterait alors des travaux importants sur une voirie qui, sans être particulièrement étroite, compte des maisons anciennes, sans compter le passage sous le pont de la SNCB. En revanche, une ligne de tram reliant les gares de Watermael et des Arcades pourrait s'avérer judicieuse, mais présenterait des difficultés logistiques complexes.

Rendez-vous est pris en octobre 2023 pour faire le point sur l'étude de faisabilité. En attendant, je prends bonne note de votre intention d'éviter autant que possible les ruptures de charge et les travaux et je vous remercie d'y être attentive. Nous le serons aussi et ne manquerons pas de vous réinterroger sur les suites à donner à ce dossier.

¹²⁰⁷ **M. Tristan Roberti (Ecolo).**- Pour les habitants de Watermael-Boitsfort, la ligne 95 permet notamment de rejoindre le cimetière

Voor het richtplan van aanleg Mediapark liggen de grote lijnen van het tramtraject vast. De afronding hangt af van de vorderingen van het plan en de bouwwerken in de zone. Het is de bedoeling dat de tram langs het Mediapark rijdt.

Voor de tram naar de luchthaven loopt de studie en heeft De Werkvennootschap vergunningen aangevraagd.

De drie tramlijnen in het Brabantnet, die Brussel samen met Vlaanderen zal aanleggen, staan nog steeds op het programma.

De heer Martin Casier (PS) (in het Frans).- *Het was me niet bekend dat de studie een jaar zou lopen.*

Er zijn drie mogelijkheden voor een eindhalte: campus Solbos, het kerkhof van Elsene of het Keymplein. Ze houden echter alle drie een extra overstap in voor wie van Watermaal-Bosvoorde komt.

Lijn 95 is belangrijk voor de inwoners van Watermaal-Bosvoorde, ook al is de gemeente qua openbaar vervoer iets beter bedeed dan sommige andere gemeenten in het zuiden van het gewest.

Lijn 17 kan een oplossing bieden, maar alleen als de dienstregelingen van de verschillende lijnen haarfijn op elkaar worden afgestemd, zodat de wachttijden niet te lang worden. Bovendien zouden er werkzaamheden nodig zijn aan een weg waarlangs oude woningen staan, en onder de NMBS-brug. Tegelijkertijd zou een tramlijn tussen de stations Watermaal en Arcaden heel wat logistieke problemen met zich brengen.

Ik kom in oktober 2023 terug op de haalbaarheidsstudie.

De heer Tristan Roberti (Ecolo) (in het Frans).- *Dankzij lijn 95 kunnen de inwoners van Watermaal-Bosvoorde op heel wat*

d'Ixelles, la gare d'Etterbeek, la place Raymond Blijckaerts, le quartier Matonge, la gare du Luxembourg ou encore la ligne de métro passant à la station Trône. Il s'agit d'une ligne très structurante. Il est dès lors important de veiller à conserver des connexions de qualité.

Je ne doute pas que tant vous-même que la STIB y serez attentives. Vous aurez compris que le propos n'est pas de s'opposer à la tramification de la ligne 95, mais de veiller à ce que l'ensemble des usagers, en ce compris ceux qui habitent au-delà des tronçons concernés par le projet de tramification, ne soient pas pénalisés.

1209 **M. David Weytsman (MR).**- Je voudrais revenir sur la ligne 62, pour laquelle la Flandre a déposé une demande de permis en 2021. Le tronçon bruxellois dépend bel et bien de vous et je présume qu'il vous revient d'introduire la demande de permis, ce qui n'a toujours pas été fait. Quand sera-t-elle introduite ? Pourquoi un tel retard ?

1209 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La demande de permis a été introduite sur le territoire bruxellois, mais c'est De Werkvennootschap qui porte le projet. Les trois lignes qui dépassent les limites régionales ont fait l'objet d'un accord, en vertu duquel la Flandre est chargée du lancement du chantier, des demandes de permis et de l'exploitation, en recherchant un équilibre pour l'ensemble. Je n'ai pas d'informations pour le territoire flamand, mais la demande a été introduite pour le territoire bruxellois. La procédure suit son cours.

1209 **M. David Weytsman (MR).**- La demande de permis a donc bien été déposée pour ce qui concerne le territoire bruxellois ?

1209 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je suis prudente dans mes propos, car cela ne dépend pas de mon administration, mais, si mes informations sont correctes, la demande a été déposée.

1209 **M. David Weytsman (MR).**- C'est donc De Werkvennootschap qui s'en charge, même sur le territoire bruxellois.

(Assentiment de la ministre Van den Brandt)

- Les incidents sont clos.

1221 **QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE**

1221 **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,**

1221 **concernant la formation « premiers secours en route ».**

1223 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Depuis 2018, en Région de Bruxelles-Capitale, chaque candidat au permis de catégorie B

plaatsen in het gewest geraken. Het is dan ook belangrijk dat die verbinding de nodige kwaliteit blijft bieden.

Ik twijfel er niet aan dat u en de MIVB daar de nodige aandacht voor zullen hebben. Ik verzet mij niet tegen de omvorming van de buslijn tot een tramlijn, maar de reizigers mogen daar geen nadeel van ondervinden.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Vlaanderen vroeg in 2021 een vergunning voor lijn 62 aan. Wanneer wilt u dat voor het Brusselse gedeelte doen? Waarom duurt dat zo lang?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *De vergunningsaanvraag is ingediend, maar De Werkvennootschap is verantwoordelijk voor het project. De procedure loopt.*

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Er is dus een vergunning aangevraagd voor het gedeelte op het Brusselse grondgebied?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Als mijn informatie klopt, wel.*

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *De Werkvennootschap neemt dat dus ook voor het Brusselse grondgebied voor zijn rekening.*

(Instemming van minister Van den Brandt)

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

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

betreffende de opleiding 'eerste hulp onderweg'.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Sinds 2018 moet in het Brussels Gewest iedereen die een rijbewijs*

doit suivre une formation sans examen et gratuite, intitulée « premiers secours en route ». Elle se compose d'un apprentissage en ligne de 3h et d'un cours pratique en présentiel de 1h30. Cette formation est dispensée par des formateurs habilités, en partenariat avec la Croix-Rouge.

Rappelons par ailleurs qu'en matière de permis de conduire, la régionalisation des compétences est effective en matière de formation à la conduite et concernant les écoles de conduite et les centres d'examen. Notons que bon nombre de nos concitoyens - et l'on peut s'en réjouir - se forment aussi aux premiers secours à travers le brevet européen de premier secours (BEPS), voire au brevet de secouriste, en dehors de la formation au permis de conduire.

Il me revient que nombreux sont celles et ceux qui, en Région bruxelloise, ne peuvent plus accéder à ces formations, faute de place, ou au prix de délais d'attente dépassant régulièrement les six mois. Ceci les pousse, lorsqu'ils ne sont pas démotivés, à effectuer leur formation parfois très loin en dehors de la Région, avec un bilan carbone et financier interpellant.

Ainsi, certains candidats bruxellois amenés à suivre la formation de secourisme à Frasnes-lez-Anvaing effectuent environ 175 kilomètres, aller-retour, pour assister à chaque session, ce qui représente au total 1.300 kilomètres pour la totalité de la formation. Par ailleurs, parmi les nombreux accidents impliquant des usagers de trottinettes ou plus généralement des deux-roues, tous n'impliquent pas systématiquement des titulaires d'un permis B.

Le nombre de formations dispensées est-il identique au nombre de permis de conduire délivrés ? Combien de dispenses ont été accordées ?

Quels sont les délais d'obtention généralement constatés à compter de la date d'inscription ?

Des études sont menées sur ce projet ? Quels sont les retours d'expérience des utilisateurs et les incidences en matière de sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale ?

Quel est le budget alloué à ce volet de formation ?

D'autres modes de mobilité ou d'autres types de permis que le permis B ne pourraient-ils pas être concernés ?

Quels sont, globalement, les outils et moyens mis en œuvre pour soutenir ce dispositif ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre. - Il ne faut pas confondre la formation « premiers secours en route » avec le brevet européen de premier secours (BEPS). Il est impossible de suivre la formation « premiers secours en route » pour le permis de conduire ailleurs qu'à Bruxelles. Toutefois, si l'on dispose d'un BEPS, il est possible de bénéficier d'une dispense.

B wil halen, een gratis opleiding zonder examen volgen, genaamd "Eerste Hulp Op Weg". De opleiding bestaat uit een onlineopleiding van drie uur en een praktijkopleiding van anderhalf uur. Ze wordt gegeven door gekwalificeerde trainers, in samenwerking met het Rode Kruis.

Er is mij evenwel gemeld dat heel wat kandidaten geen toegang meer tot die opleidingen hebben wegens plaatsgebrek. De wachttijden bedragen regelmatig meer dan zes maanden. Sommigen zien dus geen andere oplossing dan een opleiding buiten het gewest te volgen, met alle financiële gevolgen en milieugevolgen van dien.

Bovendien hebben veel mensen al buiten de rijopleiding om een EBEH- of EHBO-brevet gehaald.

Is het aantal verstrekte opleidingen gelijk aan het aantal afgegeven rijbewijzen? Hoeveel vrijstellingen werden verleend?

Wat is de gemiddelde wachttijd?

Worden er studies over het project uitgevoerd? Wat is de feedback van de gebruikers en de impact op de verkeersveiligheid?

Wat is het budget voor de opleiding?

Wordt de opleiding ook overwogen voor andere verplaatsingsvormen of rijbewijzen?

Hoe wordt het project ondersteund?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *De opleiding Eerste Hulp Op Weg mag niet worden verward met het Europees brevet voor eerste hulp (EBEH). Het is niet mogelijk de opleiding Eerste Hulp Op Weg buiten Brussel te volgen. Wie een EBEH-brevet heeft, kan evenwel een vrijstelling krijgen.*

Sinds 2018 leert het Rode Kruis namens het gewest toekomstige chauffeurs wat zij moeten doen bij een verkeersongeval. Het is

Depuis son introduction en 2018, la Croix-Rouge donne, pour le compte de la Région, des formations aux futurs automobilistes afin de leur enseigner les bonnes pratiques à observer en cas d'accident de la route. Il faut pouvoir poser les bons gestes et communiquer efficacement avec les services de secours. Cette formation est orientée particulièrement sur les accidents de la circulation. Elle est donnée au centre de la Croix-Rouge à Saint-Gilles. Les cours pour obtenir le BEPS durent plus longtemps que la formation « premiers secours en route » et leur contenu est beaucoup plus large. En outre, ces cours sont payants.

La formation « premiers secours en route » est obligatoire pour passer son permis de conduire pratique. Au moment de préparer la réponse à votre question, j'ai constaté que le délai d'attente pour assister à la partie pratique était d'une à deux semaines. Il semble donc que ce soit pour le BEPS, et non pour la formation « premiers secours en route », qu'il y ait un long délai d'attente.

En 2021, la Croix-Rouge a formé 13.599 candidats et Bruxelles Mobilité a accordé 1.083 dispenses. En 2022, ces chiffres étaient de 13.277 candidats formés, pour 878 dispenses accordées.

Après le module pratique de la formation, la Croix-Rouge soumet un formulaire aux candidats afin de connaître leur taux de satisfaction. Les candidats sont globalement satisfaits de cette formation, avec un taux de réponse positive de 79,2 %. Parallèlement à cet indicateur, Bruxelles Mobilité mène actuellement un processus d'évaluation de la réforme de la formation à la conduite de 2018. La formation aux premiers secours fera évidemment partie du périmètre de cette évaluation.

Pour donner ces formations gratuitement, la Croix-Rouge reçoit de la Région un montant d'un peu moins de 1 million d'euros par an, ce qui couvre la création et la dispensation des cours théoriques et pratiques.

Au cours de l'évaluation de la réforme de la formation à la conduite, nous étudierons l'opportunité d'étendre cette formation aux autres types de permis.

1227 **M. Julien Uyttendaele (PS).** - J'entends que la formation dans le cadre de l'obtention du permis B ne pose aucun problème. Ma crainte est qu'en instaurant cette nouvelle formation, vous n'ayez créé un embouteillage au niveau du BEPS. Toute personne désireuse d'obtenir le brevet BEPS devrait être à même de recevoir une formation dans sa Région. Le fait que certains doivent parcourir autant de kilomètres pour se former aux premiers secours est problématique. J'interpellerai la ou le ministre compétent en la matière.

- *L'incident est clos.*

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

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

belangrijk om de juiste handelingen te verrichten en goed met de hulpdiensten te communiceren. De opleiding is specifiek gericht op verkeersongevallen. Ze wordt gegeven in het centrum van het Rode Kruis in Sint-Gillis. De EBEH-cursussen duren langer en de inhoud ervan is veel breder. Bovendien zijn ze betalend.

De opleiding Eerste Hulp Op Weg is verplicht om een praktisch rijbewijs te behalen. De wachttijd voor het praktijkgedeelte bedraagt een tot twee weken. De lange wachttijden gelden blijkbaar enkel voor de EBEH-opleiding.

In 2021 leidde het Rode Kruis 13.599 kandidaten op en verleende Brussel Mobiliteit 1.083 vrijstellingen. In 2022 werden 13.277 kandidaten opgeleid en 878 vrijstellingen verleend.

Na de praktische module van de opleiding vraagt het Rode Kruis de kandidaten om een tevredenheidsenquête in te vullen. Daaruit blijkt dat 79,2% van de kandidaten tevreden is over de opleiding. Daarnaast voert Brussel Mobiliteit een evaluatie van de in 2018 hervormde rijopleiding uit. De eerstehulpopleiding maakt daar deel van uit. Tijdens de evaluatie zal ook de mogelijke uitbreiding van de opleiding tot andere rijbewijzen worden onderzocht.

Het gewest kent het Rode Kruis ongeveer 1 miljoen euro per jaar toe voor de organisatie van de opleidingen.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (*in het Frans*). - *Het is goed om te horen dat er geen probleem is met de eerstehulpopleiding voor het rijbewijs B. Door die nieuwe opleiding lijken er evenwel problemen te zijn ontstaan voor de EBEH-opleiding. Het is problematisch dat sommige mensen zoveel kilometer moeten reizen om een EBEH-opleiding te volgen. Ik zal de bevoegde minister daarover interpellieren.*

- *Het incident is gesloten.*

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

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

1233 concernant l'appel à projets « Stationnement vélo sécurisé en voirie ».

1235 Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- L'absence de stationnement vélo sécurisé en suffisance continue de freiner inutilement le développement du vélo à Bruxelles. Les quelque 8.000 personnes en attente d'une place dans un box à vélos attestent le peu de sécurité qu'offrent les arceaux à vélos et la nécessité de proposer d'autres solutions pour le stationnement de moyenne et longue durée.

Le vol de vélo est en telle expansion que certains assureurs refusent d'assurer les vélos stationnés en surface. Plus grave encore, Pro Velo rappelle que 15 % des cyclistes arrêtent de rouler à vélo lorsqu'ils sont victimes d'un vol.

L'ambition du plan Good Move pour le vélo est pourtant d'atteindre plus de 10 % de part modale pour l'ensemble des déplacements en lien avec Bruxelles, et plus de 15 % pour les déplacements de moins de 5 km, à l'horizon 2030.

Il convient donc, comme nous le demandons dans la proposition qui a été adoptée à l'unanimité en 2019 par notre commission, de déployer d'autres solutions de stationnement sécurisées. L'appel à projets 2023 « Stationnement vélo sécurisé en voirie » de Bruxelles Mobilité s'inscrit, quatre ans plus tard, dans la bonne voie, car l'urgence est là. Le temps passant, je me réjouis que vous ayez décidé de faire confiance au secteur privé pour accélérer ce déploiement.

L'appel à projets consiste à confier à un opérateur l'installation et le test en voirie de dispositifs légers, comparables à des arceaux à vélos, mais offrant un niveau de sécurité supérieur. Le projet entend lutter contre le vol de vélos en proposant un dispositif de stationnement le plus sécurisé possible et adapté à un maximum de types de vélos différents : vélos de ville, de course, pliants, rallongés, vélos-cargos, etc.

Le test devra durer deux ans et analysera le nombre d'utilisateurs, la fréquence moyenne d'utilisation par personne, la durée moyenne d'utilisation ou encore le taux d'occupation de chaque dispositif. La Région analysera ces informations et décidera alors de pérenniser ou non la solution proposée.

1237 Ayant déjà plaidé pour l'installation de dispositifs tels que Bikeep ou Sharelock, mis en place à Nice, j'aimerais faire le point sur l'avancée de l'appel à projets. Combien de candidatures avez-vous reçues ? Comment est composé le jury de sélection ? Quels sont les types de solutions proposés ?

L'appel à projets prévoit que ces derniers doivent proposer des localisations judicieusement sélectionnées à proximité de lieux de destination populaires pour les cyclistes, que chacune des 20

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

betreffende de projectoproep in verband met beveiligde fietsenstallingen op straat.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Het gebrek aan beveiligde fietsenstallingen remt het gebruik van de fiets in Brussel af. Volgens de 8.000 mensen die op een plaats in een fietsbox wachten, volstaan fietsnietjes niet om je fiets voor langere tijd te stallen.

Er worden zo veel fietsen gestolen dat bepaalde verzekeraars fietsen die bovengronds worden gestald, weigeren te verzekeren. Erger nog, volgens Pro Velo geeft 15% van de fietsers er de brui aan als ze het slachtoffer worden van fietsdiefstal. Met Good Move is het nochtans de bedoeling dat fietsverplaatsingen in en rond Brussel een aandeel van 10% halen en dat tegen 2030 15% van de verplaatsingen van minder dan 5 km met de fiets gebeurt.

De projectoproep eerder dit jaar van Brussel Mobiliteit aan de privésector, die de snellere installatie van beveiligde fietsenstallingen moet toelaten, is een stap in de goede richting. De projectoproep betreft de installatie van iets wat op fietsnietjes lijkt, maar beter beveiligd is en geschikt is voor uiteenlopende fietsmodellen. De testfase duurt twee jaar en er komt een analyse van het aantal gebruikers, de gebruiksfrequentie, de gebruiksduur en de bezetting van elke stalling.

Hoeveel kandidaturen ontving u in het kader van de projectoproep? Hoe is de jury samengesteld? Welke oplossingen stellen de indieners voor?

De kandidaten moeten locaties voorstellen dicht bij populaire bestemmingen. Wat moeten we daaronder begrijpen?

à 50 localisations doit pouvoir accueillir un à six vélos et que les localisations définitives seront validées par Bruxelles Mobilité. Que faut-il entendre par « destination populaire » ?

Pourquoi ne pas avoir travaillé avec Cycloparking pour tester l'implantation prioritairement là où la demande est la plus forte ?

Comment travaillez-vous avec les communes ?

S'agissant des solutions nécessitant d'être enterrées ou fixées au sol, un permis d'urbanisme n'est-il pas requis ? Comment faire en cas de changement de localisation à l'issue du test ?

L'appel à projets précise que le projet sélectionné ne sera aucunement financé par la Région, car l'opérateur privé prendra en charge la production, l'installation et la maintenance du dispositif, et l'activité sera financée par les paiements des utilisateurs.

La tarification pour les usagers constitue l'un des quatre critères d'attribution. Comment son attractivité est-elle analysée ? Sera-t-il possible de proposer, par exemple, un premier quart d'heure gratuit ? Avez-vous demandé à l'opérateur de proposer un tarif promotionnel pour les utilisateurs titulaires d'un abonnement STIB ? Avez-vous fixé le montant garanti par l'opérateur en cas de vol ?

Enfin, il semble y avoir un manque de communication entre l'agence responsable du stationnement et certaines communes bruxelloises au sujet des demandes de boxes à vélos et d'une meilleure sécurisation de ces derniers.

¹²³⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je vous remercie pour votre intérêt pour ce projet et pour vos suggestions pertinentes.

Avant toute chose, je rappelle que le dossier est en cours de traitement, Bruxelles Mobilité ayant lancé l'appel à projets « Stationnement vélos sécurisé en voirie » il y a quelques mois.

Pour faire face aux vols de vélos, nous avons adopté un plan d'action - une sorte de plan directeur stationnement vélo. Entre le développement d'une offre sécurisée pour le stationnement de longue durée prévu dans ce plan directeur et l'accélération de la pose d'arceaux à vélos en voirie pour le stationnement de courte durée, il reste de la place pour une offre complémentaire centrée sur le stationnement sécurisé de courte durée. Cette offre s'adressera aux cyclistes souhaitant une sécurité supplémentaire pour leur vélo lors de leurs sorties de loisirs et disposés à payer pour un tel service.

Nous avons donc lancé cet appel à projets pour mettre une partie du domaine public à la disposition d'opérateurs privés afin qu'ils puissent y tester des arceaux à vélos sécurisés. Un jury s'est réuni une première fois le 31 mars et a envoyé aux candidats une liste de questions de clarification de leurs offres. La sélection devait être finalisée pour la fin du mois d'avril ou le début du mois de mai. Nous avons reçu deux candidatures.

Waarom voert u niet samen met Cycloparking testen uit met beveiligde fietsparkings op plaatsen waar de vraag het grootst is?

Hoe werkt u met de gemeenten samen?

Is er een vergunning nodig voor oplossingen die in de grond moeten worden verankerd? Wat als de fietsparking na afloop van de test beter verplaatst wordt?

Het gewest financiert het project niet. De tarieven voor gebruikers zijn een van de toekenningscriteria. Hoe bepaalt u of een tarief aantrekkelijk is? Is het mogelijk om bijvoorbeeld een uur gratis parkeren aan te bieden? Vroeg u de operator om MIVB-abonnees een voordelig tarief aan te bieden? Legde u een door de operator te betalen waarborg tegen diefstal vast?

Ten slotte lijken het parkeeragentschap en sommige gemeenten slecht te communiceren over een betere beveiliging van de fietsboxen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Brussel Mobiliteit deed de projectoproep enkele maanden geleden en werkt momenteel aan het dossier.*

Om fietsdiefstallen tegen te gaan, werkte ik een richtplan fietsparkeren uit. Naast de ontwikkeling van stallingen voor langdurig parkeren en de versnelde plaatsing van fietsnietjes voor kortdurend parkeren, kan er een aanbod aan beveiligde stallingen voor kortdurend parkeren worden uitgewerkt voor fietsers die bereid zijn om te betalen voor de beveiliging van hun fiets.

Ik deed een projectoproep voor privéspelers die een test met beveiligde fietsstallingen willen uitvoeren. De jury samengesteld uit vertegenwoordigers van Brussel Mobiliteit, parking.brussels en Brulocalis, zal tegen mei een kandidaat selecteren.

De kandidaten moesten zelf een locatie voorstellen. Parking.brussels zal helpen bij het kiezen van de uiteindelijke plaatsen en baseert zich daarvoor op de gegevens over de vraag naar fietsstallingen.

Le jury est composé de deux représentants de Bruxelles Mobilité (direction de l'autorité organisatrice de la mobilité et direction de la gestion de l'infrastructure), de deux représentants de parking.brussels et d'un représentant de Brulocalis.

Le premier projet propose des dispositifs prévus pour deux vélos de part et d'autre d'une structure centrale et sécurisant le cadre et la roue avant. Le second propose un dispositif qui s'installe sur des potelets existants et sécurise le vélo en un point au moyen d'un cadenas en U.

L'appel à projets demandait effectivement aux candidats de proposer des localisations, en guise de premier jet. Parking.brussels aidera à sélectionner les localisations finales en se basant sur les données relatives à la demande en stationnement pour vélo dont elle dispose.

Les deux solutions proposées sont très légères. L'une se fixe en 30 minutes au moyen de 4 trous dans le sol (inaccessibles lorsque le dispositif est en place), l'autre s'installe en 5 minutes en utilisant des potelets existants. Les deux peuvent être démontées ou déplacées très rapidement.

L'arrêté du gouvernement relatif aux travaux de minime importance dispense de permis d'urbanisme les dispositifs de stationnement pour véhicules à deux roues, sauf les dispositifs fermés de plus de 20 m².

Les tarifs proposés ne peuvent pas s'aligner sur les tarifs de parking.brussels, fortement subsidiés. Ils restent cependant raisonnables et dans le même ordre de grandeur que ceux des acteurs privés du stationnement pour vélo à Bruxelles proposant des abonnements dans des parkings hors voirie. Les tarifs sont analysés pour départager les offres. L'une des deux offres propose les 30 premières minutes gratuites. Nous avons demandé à l'autre candidat s'il pouvait poser un geste similaire.

L'idée d'une réduction pour les abonnés de la STIB n'est pas possible pendant la durée du test, mais nous approfondirons cette piste lors d'un éventuel développement ultérieur à grande échelle.

¹²⁴¹ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Vos réponses montrent que le projet avance, et c'est vraiment intéressant. L'objectif est d'apporter une solution aux cyclistes de façon à protéger efficacement leur vélo.

J'avais été surprise, lors du salon Bike Brussels à Tour & Taxis, de voir des start-up bruxelloises proposer des modèles promettant une meilleure sécurisation. Je ne sais pas si les deux opérateurs dont vous parlez sont bruxellois, mais il me semble intéressant de sélectionner un modèle spécifique qui s'intègre dans le mobilier urbain bruxellois. Si les modèles qui s'installent sur un poteau peuvent l'être sur un poteau existant, c'est avantageux.

Je note, par ailleurs, votre intérêt pour la gratuité du stationnement et un lien avec la STIB. Vous m'avez expliqué

De twee voorgestelde oplossingen zijn gemakkelijk en snel te installeren en zijn conform het besluit over werken van geringe omvang behoeven geen vergunning.

De tarieven kunnen niet worden afgestemd op de sterk gesubsidieerde tarieven van parking.brussels. Ze blijven echter redelijk. Een van de twee kandidaten biedt bovendien 30 minuten gratis parkeren aan. We vroegen de tweede kandidaat om een gelijkaardig aanbod voor te stellen.

Tijdens de test is het niet mogelijk om MIVB-abonnees een verlaagd tarief aan te bieden. Bij een verdere uitbouw achteraf zal ik dat idee echter in het achterhoofd houden.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Het verheugt mij dat het project vordert.*

Het zou interessant zijn als beveiligde fietsenstallingen passen bij bestaand stadsmeubilair.

Voorts stel ik vast dat u aandacht hebt voor gratis parkeren en een link met het MIVB-aanbod. Slechts 1% van de MIVB-reizigers gaat immers met de fiets naar halte. Dat cijfer moet omhoog.

- Het incident is gesloten.

un jour qu'environ 1 % des usagers de la STIB seulement se rend à vélo à une station de métro ou à un terminus de bus ou de tram pour emprunter ensuite les transports en commun. Il est essentiel d'augmenter ce pourcentage pour développer une véritable intermodalité en Région bruxelloise.

Je ne manquerai pas de revenir sur ce dossier qui me paraît important pour soutenir le développement du vélo à Bruxelles.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant les bandes bus intelligentes.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- La Région bruxelloise fait face à la congestion régulière d'une partie notable de ses voies, ce qui cause des désagréments pour les différents types d'usagers de la route. Cependant, notre capitale est confrontée à des limites d'espace disponible, rendant impossible l'extension de sa voirie. Cette situation nécessite la recherche de solutions alternatives pour améliorer la fluidité du trafic et garantir une circulation efficace des transports en commun.

C'est là qu'interviennent les systèmes de gestion dynamique des voies. Ceux-ci offrent de nombreuses possibilités pour répartir l'espace public en fonction de différents paramètres, tels que la congestion automobile, un accident, un événement ou une manifestation. En effet, il est possible d'allouer de manière permanente l'espace public à une catégorie d'usagers, tels que les bus, les voitures avec ou sans covoiturage, les piétons, les vélos, la micromobilité, les motos, les taxis ou encore les livraisons.

L'affectation des voies peut aussi varier dans le temps, par exemple avec des rues ou des voies de bus qui servent de voie de stationnement la nuit, des voies réversibles - qui seraient utilisées alternativement dans un sens de circulation ou dans l'autre - ou des voies ouvertes uniquement aux heures de pointe. De même, l'affectation des voies peut varier dans l'espace, par exemple avec des routes à trois voies qui comportent des créneaux de dépassement à intervalles réguliers. Il est également possible d'admettre de manière permanente ou quasi permanente une diversification de l'usage d'une voie, par exemple la circulation de certaines catégories de véhicules, comme les taxis, sur une voie normalement réservée aux bus.

La gestion dynamique des voies revêt différentes formes, telles que des voies réversibles, auxiliaires ou réservées à des modes donnés. Pour chaque forme, une signalisation et des équipements spécifiques peuvent être requis. Une piste alternative pour améliorer la régulation du trafic pourrait être de gérer dynamiquement les couloirs de bus. Cette méthode permet d'allouer temporairement les voies de circulation aux

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende intelligente busbanen.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Het verkeer op de Brusselse wegen loopt vaak vast en het wegennet kan niet worden verbreed. Daarom zijn alternatieve oplossingen nodig.*

Een daarvan is een dynamisch beheer van de baanvakken, waarbij het gebruik van de openbare ruimte aangepast wordt aan onder andere de filedruk en een ongeval. In dat geval ligt de verdeling van de openbare ruimte over de verschillende weggebruikers niet permanent vast. Zo zouden busbanen 's nachts gebruikt kunnen worden als parkeerruimte, kan de rijrichting op bepaalde rijvakken wijzigen afhankelijk van de behoeften of kunnen bepaalde baanvakken voorbehouden zijn voor bijvoorbeeld bussen en taxi's.

In meerdere Europese steden worden busvakken reeds dynamisch beheerd. Die methode houdt in dat de rijvakken voorbehouden worden voor bussen wanneer die er rijden. Die methode kan interessant zijn voor de stadsboulevard in de plaats van het Herrmann-Debrouxviaduct.

Eerder gaf u aan moduleerbare rijvakken te overwegen. Die methode zou getest worden op de Keizer Karellaan. Hoe hebt u die mogelijkheid onderzocht? Hoeveel zou dat kosten? Wat is het tijdschema voor de tests?

bus lorsqu'ils sont effectivement présents. Elle est mise en place dans plusieurs villes, telles que La Haye aux Pays-Bas, Lyon en France ou Lisbonne au Portugal. Ce type de dispositif pourrait être étudié dans le cadre de la conversion du viaduc Herrmann-Debroux en boulevard urbain ou du réaménagement de l'avenue de la Couronne, par exemple.

À propos des voies modulables, vous indiquiez précédemment qu'une modulation horaire des restrictions d'usage des bandes de circulation au profit du covoiturage et des bandes réservées aux bus faisait partie des options et variantes du projet étudié et qu'il était prévu de la tester sur l'avenue Charles-Quint. Comment avez-vous étudié cette possibilité ? Quel en serait le coût et quel est le calendrier du test ?

¹²⁴⁹ En dehors des feux connectés, quels sont les dispositifs de gestion dynamique du trafic et de modulation des voies installés à Bruxelles ? Avez-vous décidé de tester le dispositif envisagé à d'autres endroits - par exemple à la fin de l'autoroute A12 - ou sous d'autres formes ? Dans la négative, pourquoi ?

La Flandre utilise pour son tram-bus du ring un système intelligent de bandes réservées aux bus, qui permet de les faire rouler dans les deux sens et sur une même bande dédiée en milieu de voirie. Le tram-bus s'y place devant le feu afin d'éviter les voitures à l'arrêt et de repartir prioritairement. Cette solution a-t-elle été étudiée à Bruxelles, en complément ou en remplacement des sites propres latéraux, pour améliorer la vitesse commerciale des lignes de bus les plus congestionnées ? Dans l'affirmative, où ? Dans la négative, pourquoi ?

Enfin, combien de feux de signalisation ont-ils été connectés à la centrale des feux depuis le début de la législature ? Combien disposent aujourd'hui de feux à télécommande ?

¹²⁵¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Actuellement, le système de gestion dynamique des voies de circulation est uniquement d'application dans les tunnels, et est en cours d'analyse pour l'avenue Charles-Quint.

La mise en œuvre à Bruxelles d'un système tel le tram-bus du ring, circulant sur une bande centrale bidirectionnelle, est également à l'étude. Toutefois, ce système est peut-être moins adapté à l'environnement bruxellois dont les transports publics sont plus fréquents, de sorte que les bus doivent pouvoir circuler en site propre dans les deux sens, à tout moment. Une utilisation partagée de la bande centrale réservée aux bus n'est pas envisageable.

De plus, la plus forte fréquence des bus à Bruxelles nous amène à nous pencher sur les accès aux arrêts situés juste après les carrefours. En l'occurrence, les moyens de transport en commun doivent bénéficier d'une priorité très stricte, ce qui aura un impact négatif sur les flux de circulation, sans possibilité d'îlots de circulation pour une plus grande sécurité et un meilleur confort des traversées piétonnes.

Welke systemen worden er in Brussel al gebruikt voor een dynamisch verkeersbeheer? Zullen moduleerbare rijvakken op nog andere plekken getest worden?

Aan de hand van een intelligent systeem rijdt de Vlaamse Ringtrambus in beide richtingen op één baanvak in het midden van de weg. Bij verkeerslichten kan de trambus ook eerder vertrekken dan de auto's. Wordt die mogelijkheid ook onderzocht in Brussel?

Hoeveel verkeerslichten werden er sinds het begin van de regeerperiode verbonden met de verkeerslichtencentrale? Hoeveel verkeerslichten kunnen er op afstand bediend worden?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Momenteel wordt het dynamische rijvakkenbeheer alleen toegepast in de tunnels en onderzocht voor de Keizer Karellaan.

We bestuderen alvast de mogelijkheid van openbaar vervoer in twee richtingen op een middenrijvak. Maar dat lijkt minder geschikt in de Brusselse omgeving door de hogere frequentie van de bussen. Bovendien worden de laterale busvakken in Brussel ook gebruikt door fietsers. Als we een centrale busbaan aanleggen, moeten we nieuwe ruimte zoeken voor het fietspad. Daardoor zouden we op de keper beschouwd meer ruimte in beslag nemen.

Op de Keizer Karellaan werd er een centrale, dynamische busbaan ingericht. 's Ochtends was die bestemd voor bussen die de stad inrijden en 's avonds voor bussen die in de richting van de Ring rijden. Zowel de MIVB als De Lijn heeft echter gemeld dat de tijdswinst zowel tijdens de ochtend- als de avondspits groter was als de bussen het baanvak konden gebruiken om de stad in te rijden. Daarom wordt die busbaan nu permanent gebruikt voor bussen die stadinwaarts rijden.

En outre, les bandes latérales réservées aux bus à Bruxelles servent aussi d'infrastructure cyclable. Si ces bandes latérales sont remplacées par des bandes centrales, il faudra également trouver un espace pour aménager des pistes cyclables. Deux bandes centrales représentent une largeur de 6,4 m, soit 3,2 m de chaque côté. Une bande centrale pour les bus et deux pistes cyclables occupent 7,6 m au total : deux fois 2,2 m (1,3 m pour la piste cyclable et 0,9 m pour la zone de sécurité) plus 3,2 m.

Une bande centrale dynamique réservée aux bus avait été aménagée dans l'avenue Charles-Quint. Elle était active en direction de la ville le matin et en direction du ring le soir. Elle a été mise partiellement hors service après que la STIB et De Lijn ont signalé que le gain en sortie de ville (direction active en heures de pointe du soir) était inférieur au gain en entrée de ville, que ce soit en heures de pointe du matin ou du soir. Cette bande de circulation est donc toujours active en direction de la ville.

Les carrefours connectés à la centrale de signalisation depuis le début de la législature ont été au nombre de 38 en 2019, 45 en 2020, 61 en 2021, 63 en 2022 et 17 au 7 avril 2023, et ce, pour un total de plus de 200 carrefours. Notez que 2019 relevait en partie de la législature précédente.

Pour l'ensemble de la Région, 379 carrefours munis de feux de signalisation sont télécommandés par les transports en commun. Entre fin 2018 et fin 2019, la STIB comptabilisait 285 feux de signalisation connectés à la centrale des feux de signalisation. Fin 2022, elle en dénombrait 376, soit 91 (32 %) de plus qu'en début de législature. J'ai bien l'intention de poursuivre sur cette voie.

¹²⁵³ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Madame la Ministre, vous nous dites que le projet de l'avenue Charles-Quint est toujours à l'étude. Un test aurait été effectué en direction du ring, sans donner de bons résultats. Par contre, dans le sens de l'entrée de ville, cette solution fonctionnerait et n'a donc pas été mise sur le côté. Je m'inquiète cependant du fait que c'est la seule zone que vous sembliez retenir. Il n'y a pas de réflexion sur les autres entrées de ville, ou sur d'autres endroits dans la ville. Ce ne serait pas possible à Bruxelles, selon vous.

Pourtant, il y a plusieurs types de bandes bus intelligentes. Celles qui existent au Portugal, en France ou dans d'autres pays encore, et donnent des résultats assez positifs, car elles ont été adaptées aux différents types de voirie. Je regrette que vous balayiez ces possibilités d'un revers de la main.

En Flandre, le projet mis en place dans le cadre de la ligne du tram-bus du ring a l'air très intéressant. En Wallonie, un projet de ce genre est développé à Namur : chaussée de Waterloo, un site propre dynamique a été créé, avec une bande réservée à la circulation des bus du lundi au vendredi durant les heures de pointe du matin, entre 7h et 9h. Le reste du temps, il est possible d'y stationner.

Ces différents modèles pourraient apporter une solution sur la voirie de notre Région, où ils permettraient de renforcer la vitesse commerciale de nos transports en commun et de mettre fin à la

In 2019 werden de verkeerslichten van 38 kruispunten verbonden aan de centrale. In 2020, 2021 en 2022 ging het respectievelijk om 45, 61 en 63 verkeerslichten en tussen 1 januari en 7 april 2023 werden er 17 verkeerslichten verbonden.

Voorts zijn 379 kruispunten uitgerust met verkeerslichten die op afstand bediend worden door het openbaar vervoer en ik ben van plan dat beleid voort te zetten.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Ik betreur dat u het modulair systeem, dat op de Keizer Karellaan niet doeltreffend bleek, niet op andere plekken uittest. Er bestaan immers verschillende soorten intelligente busbanen en die blijken in andere steden wel goede resultaten op te leveren, omdat ze daar net afgestemd werden op het type weg. U veegt de opties nogal snel van tafel. Ik roep u op om meerdere systemen grondiger te onderzoeken.*

congestion. Je vous invite donc à étudier davantage ces différents systèmes afin de déterminer lesquels pourraient s'adapter à nos rues bruxelloises.

1255 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je tiens à souligner une spécificité bruxelloise des transports en commun dont nous pouvons être fiers : la fréquence des transports en commun y est beaucoup plus élevée que dans les autres Régions. Ce ne serait pas sans poser de problème si ces bus doivent partager une bande bidirectionnelle.

Sur l'avenue Charles-Quint, une bande intelligente réservée aux bus existe déjà des deux côtés. La STIB et De Lijn l'ont testée le matin, en direction de la ville, et le soir, pour la quitter, et ont constaté qu'il était intéressant de l'utiliser en entrée de ville le soir également. Le mode alternatif apporte une certaine lisibilité, mais les deux opérateurs s'accordent pour dire qu'il est plus intéressant de garder la bande entrante. Cette bande réservée aux bus est donc désormais utilisée en permanence en direction de la ville. En sortant, les bus empruntent l'avenue Charles-Quint par les voiries prévues pour les voitures. Cette adaptation démontre que tout système doit être analysé pour démontrer sa pertinence dans le contexte bruxellois.

La connexion des carrefours à la centrale de signalisation est utile, car elle permet d'optimiser les feux sur une certaine distance. Il en va de même pour les feux de signalisation télécommandés par les transports en commun, qui permettent d'instaurer une priorité totale sur certains carrefours. Il existe différents types de carrefours et de bandes de bus intelligentes. Nous optons pour les systèmes les plus pertinents dans le contexte bruxellois, où chaque ligne de transport en commun est particulièrement fréquentée.

1257 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Pour l'avenue Charles-Quint, vous ne faites référence qu'à un seul système de bande de bus intelligente, que vous estimez non adapté à la situation bruxelloise.

Or, il en existe d'autres, qui font l'objet d'une signalisation très particulière et précise : une bande de circulation peut être utilisée par les automobiles en journée, pour circuler ou stationner, et être réservée aux bus en soirée, des signaux peuvent indiquer l'arrivée d'un bus et obliger ainsi les voitures à changer de bande, etc. Certaines de ces formules pourraient tout à fait s'adapter à nos voiries bruxelloises.

- *L'incident est clos.*

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

1263 **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Ik wijs erop dat de frequentie van het openbaar vervoer in Brussel veel hoger ligt dan in de andere gewesten. Daar ben ik trots op, maar dat maakt het wel veel moeilijker om één busbaan te gebruiken voor beide richtingen.*

Op de Keizer Karellaan hebben de MIVB en De Lijn een slimme busbaan in beide richtingen getest en ze kwamen tot de conclusie dat het interessanter was om ze permanent te gebruiken voor busverkeer in de richting van de stad. Voor het stadiuwaartse verkeer gebruiken de bussen de gewone baanvakken voor auto's. Dat toont aan dat er altijd onderzocht moet worden of zulke systemen wel relevant zijn voor de Brusselse context.

Wij zetten alvast volop in op met een centrale verbonden verkeerslichten en verkeerslichten die op afstand bediend kunnen worden door het openbaar vervoer, want die zijn wel zeer nuttig voor Brussel.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Er werd slechts een type slimme busbaan getest op de Keizer Karellaan, terwijl er meerdere bestaan. Daar zijn er zeker enkele tussen die wel nuttig zouden zijn voor Brussel.*

- *Het incident is gesloten.*

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

1263 à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

1263 concernant la propreté du réseau de la STIB.

1265 M. David Weytsman (MR).- Nous débattons souvent, dans cette commission, de la fréquence des bus, trams et métros ou encore de la sécurité sur le réseau de la STIB. Ces éléments sont fondamentaux pour l'attractivité du réseau. Mais il est un autre élément important que nous abordons peu, à savoir la perception de la qualité du réseau sous l'angle de la propreté publique.

La STIB dépense près de 9 millions d'euros pour assurer le seul nettoyage de ses stations de métro et prémétro. Pourtant, si l'état des véhicules semble relativement satisfaisant, nombreux sont les témoignages qui me reviennent de stations dégradées (taches sur les murs, détritiques, mégots ou vomi par terre). Les équipes de nettoyage effectuent un travail admirable et considérable, mais je suis convaincu que nous pouvons faire mieux, à l'instar d'autres villes, pour garantir une meilleure expérience client.

Plus grave, il nous est aussi rapporté que les ascenseurs sont parfois dans un état plus que pitoyable, à la limite du soutenable. Certains nous disent même qu'ils ne les utilisent plus. Or les ascenseurs sont nécessaires, en particulier pour les personnes à mobilité réduite. Ils représentent aussi de longs travaux onéreux pour la STIB. Comme souvent, la Région semble douée pour construire, moins pour entretenir.

Pour rappel, plusieurs intervenants sont responsables de la propreté dans les stations et aux abords des arrêts. La STIB se charge de nettoyer ses véhicules et les stations de métro et prémétro par l'intermédiaire d'opérateurs privés, les communes nettoient les rues et les arrêts de surface sur leur territoire, tandis que la Région est chargée d'entretenir les sites propres par le biais de Bruxelles Mobilité et les arrêts sur la voirie régionale par le biais de Bruxelles Propreté.

Madame la Ministre, vous me corrigerez si mes propos ne sont pas corrects. Je voudrais m'assurer du montage institutionnel de cette question de propreté publique. Je souhaiterais faire le point sur l'évaluation du travail réalisé par ces différents acteurs et examiner comment nous pouvons améliorer la propreté publique dans les stations de la STIB. Combien de plaintes avez-vous reçues à ce sujet au cours des dernières années ?

1267 En 2020, une prise de conscience s'est fait jour, non seulement à la STIB et dans le chef des pouvoirs publics, mais aussi chez les usagers du réseau de transport en commun. Dans le baromètre de satisfaction, cette question est en effet passée de la dixième priorité à la huitième. Étant donné les moyens supplémentaires dégagés pour résoudre ce problème dans le cadre de la crise sanitaire, des améliorations ont, certes, été constatées. Mais elles restent, à mon avis, insuffisantes et je pense que vous partagerez ce point de vue. Quelle place le volet propreté occupe-t-il dans

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

betreffende de netheid van het MIVB-netwerk.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- De MIVB geeft bijna 9 miljoen euro uit aan de netheid van de stations. Toch zijn ze niet proper. Het ergste zijn de zeer vuile liften.

Privébedrijven maken in opdracht van de MIVB de voertuigen en de metro- en premetrostations schoon, terwijl de gemeenten en het gewest via Brussel Mobiliteit en Net Brussel instaan voor de netheid van de straten en de bovengrondse haltes, respectievelijk de netheid van de eigen beddingen en andere haltes.

Hoe wordt het werk van die actoren geëvalueerd? Hoe kunnen we de netheid op het MIVB-netwerk verbeteren? Hoeveel klachten hebt u hierover ontvangen?

Ook de gebruikers vinden netheid een probleem. Welke plaats neemt netheid in op de tevredenheidsbarometers van de MIVB sinds het begin van deze legislatuur?

Door de gezondheids crisis werd de schoonmaak van alle voertuigen en stations geïntensifieerd. Hoe is het schoonmaakbeleid van de MIVB na de crisis geëvolueerd? Hoeveel personeelsleden staan in voor de schoonmaak en hoe vaak worden de stations en voertuigen schoongemaakt?

les baromètres de satisfaction de la STIB depuis le début de cette législature ?

En raison de la crise sanitaire, le nettoyage de tous les véhicules et stations avait été adapté et renforcé en mars 2020. Plus de 340 personnes travaillaient chaque jour pour assurer la propreté des véhicules et 120 pour nettoyer les stations. Après cette crise, comment la politique de nettoyage de la STIB a-t-elle évolué ? Quel cadre de personnel y est affecté et quelle est la fréquence de nettoyage des stations et des véhicules ? Est-il prévu de modifier le cadre ? Comment le contrôle et l'évaluation de l'opérateur privé chargé du nettoyage des stations de métro sont-ils assurés ? Certaines stations manquent singulièrement d'entretien. À De Brouckère, par exemple, les chewing-gums et les tags s'incruster pendant des semaines. Il est donc important de procéder à l'évaluation et au contrôle des prestations de nettoyage.

Dans ma question, j'ai évoqué la ville de Londres parce que la commission s'y est rendue et a été très impressionnée. La propreté publique des stations du métro londonien, qui sont pourtant nettement plus fréquentées que les nôtres, ne souffre aucune comparaison. Mais la sévérité avec laquelle les opérateurs privés y sont encadrés y participe. Disposez-vous d'un outil de comparaison ? La question est de savoir comment l'utiliser pour améliorer ensemble la propreté publique dans nos stations de métro.

En outre, la vision de la stratégie clean.brussels a été définie par le gouvernement bruxellois et j'estime que le volet STIB n'y est pas suffisamment développé. On y reconnaît toutefois la responsabilité de la STIB et la nécessité d'améliorer la propreté publique en augmentant le nombre d'amendes administratives. Dans quelle mesure allez-vous suivre ces recommandations ?

Dernier point, l'odeur d'urine dans les stations est largement évoquée. La STIB devait installer quelque 56 toilettes publiques d'ici 2025. Cet objectif sera-t-il atteint ?

¹²⁶⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La propreté dans les stations de métro et prémétro de la STIB est un facteur essentiel auquel nous devons accorder une attention particulière, non seulement parce qu'elle est un critère d'attractivité, mais aussi parce qu'elle augmente le sentiment de sécurité des passagers. Nous nous sentons mieux et plus en confiance dans un environnement propre.

La forte augmentation, depuis la crise du Covid-19 qui a accru les difficultés sociales et de santé mentale, du nombre de personnes en errance ou sous influence à Bruxelles n'a pas épargné les stations de métro et prémétro. Il n'est pas facile de faire face à cette situation, car il n'y a pas de solution toute faite pour venir en aide à ce public en grande souffrance. Cela complique la tâche de la STIB dans certaines stations, et nous cherchons ensemble des pistes d'amélioration. Parallèlement, nous avons remarqué une amélioration du sentiment de propreté dans les trams et les bus.

Hoe wordt het privébedrijf dat de metrostations schoonmaakt, gecontroleerd en geëvalueerd?

Het Londense metronetwerk is erg proper. De privéschoonmaakbedrijven worden er sterk gecontroleerd. Kan dat ook bij ons?

In het hoofdstuk over de MIVB in de strategische visie van clean.brussels wordt de verhoging van het aantal administratieve boetes aanbevolen.

Zal de MIVB erin slagen de geplande 56 openbare toiletten tegen 2025 te installeren?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De netheid in het openbaarvervoernetwerk is essentieel voor de aantrekkelijkheid ervan en voor het veiligheidsgevoel.*

De sterke toename van het aantal mensen dat in Brussel rondzwerft of onder invloed is, bemoeilijkt de taak. Desondanks zijn de reizigerscores voor netheid relatief stabiel. Die in de stations vertoont wel een lichte daling. In een vergelijkende analyse tussen netwerken over het gevoel van netheid moet er in ieder geval rekening worden gehouden met de context.

De metrostations worden elke dag schoongemaakt. Drie keer per dag worden de vuilnisbakken geleegd en wordt rommel verwijderd. Tijdens de Covid-19-periode werden bovendien alle contactpunten dagelijks ontsmet. Ook dit jaar krijgen alle stations net zoals vorig jaar een grondige poetsbeurt.

En 2021, la STIB a reçu, tous canaux confondus, sur le thème « stations - propreté, nettoyage et déneigement », 143 plaintes concernant les stations, 77 concernant les arrêts de surface et 46 concernant les véhicules. En 2022, la STIB a enregistré 196 plaintes portant sur les stations, 67 sur les arrêts de surface et 35 sur les véhicules. En 2021, la STIB a également délivré 59 amendes administratives pour avoir sali l'infrastructure, les installations ou le matériel roulant. Ce chiffre était de 60 amendes administratives en 2022.

Les scores attribués par les voyageurs pour la propreté sur le réseau figurent dans les baromètres de satisfaction, avec le détail de la propreté dans les métros, les trams, les bus, les stations et aux arrêts de surface. Ces scores sont relativement stables. C'est surtout la propreté dans les stations qui enregistre une légère baisse de satisfaction et sur laquelle nous devons focaliser notre attention.

La STIB est toujours attentive à ce qu'il se passe sur les autres réseaux publics, de manière générale. Un suivi régulier du nettoyage a été effectué pendant la pandémie de Covid-19. Si une analyse comparative peut avoir de la valeur, elle doit toutefois tenir compte du contexte. Un réseau n'est pas l'autre, les rapports au sentiment de propreté varient d'un pays à l'autre, et la question de la propreté ne fait pas d'office partie des études réalisées dans les autres réseaux ou villes.

Les stations de métro sont nettoyées 7 jours sur 7, 365 jours par an, avec trois nettoyages « d'apparence » par jour dans chaque station (vidange des poubelles et enlèvement des déchets et taches visuellement gênants). À cela s'ajoute le nettoyage régulier de l'ensemble de la station (passage de l'auto-laveuse, etc.). Durant la période de Covid-19, l'ensemble des stations étaient nettoyées et désinfectées (points de contact) de 6h à 14h, en plus d'un nettoyage « d'apparence » en après-midi.

En 2022, la STIB a organisé un grand nettoyage approfondi de ses stations, en plus de l'entretien régulier. Une nouvelle opération de grand nettoyage des stations et des accès aux stations est prévue cette année.

Lorsque des voyageurs ou des membres du personnel signalent des zones où l'odeur d'urine est forte, une équipe particulière est envoyée afin de nettoyer ces endroits et de neutraliser les odeurs avec le produit Active Deo. La STIB dispose par ailleurs d'un service de nettoyage disponible 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, en cas d'urgence.

Pour les véhicules, il existe différents niveaux de nettoyage intérieur, auxquels correspondent des fréquences spécifiques :

- nettoyage « d'apparence » chaque jour (espace voyageurs et poste de conduite), voire deux fois par jour si nécessaire ;
- nettoyage approfondi toutes les trois à six semaines selon le type de véhicule ;

Bij meldingen over een sterke urinegeur wordt een speciaal team gestuurd. De MIVB beschikt ook over een schoonmaakdienst voor noodgevallen.

De reizigersplaatsen en de stuurcabine van de voertuigen worden dagelijks tot twee keer schoongemaakt; naar gelang van het type voertuig is er een grondige reiniging elke drie tot zes weken en een volledige diepreiniging twee keer per jaar.

- selon le type de véhicule, grands nettoyages réalisés deux fois par an.

¹²⁷¹ Pour le nettoyage intérieur des bus et métros, la STIB dispose d'un contrat de service avec une société externe, qui garantit une offre de qualité. C'est la société externe qui organise la gestion de son travail et de ses effectifs.

Le nettoyage intérieur des trams est effectué par du personnel de la STIB. Il n'y a pas d'équipe dédiée uniquement au nettoyage des trams. Cette tâche fait partie des missions des agents de maintenance, qui sont polyvalents pour tout ce qui concerne l'entretien d'un tram.

Concernant la propreté dans les stations en lien avec l'augmentation importante des personnes en errance ou sous influence à Bruxelles - un phénomène qui n'a pas épargné les stations de métro et de prémétro de la STIB -, une approche coordonnée et structurelle est annoncée par la Région, en collaboration avec le secteur associatif.

Quatre associations portent et coordonnent la mise en place d'un projet pilote à la station Porte de Namur, et mobiliseront d'autres partenaires pour les accompagner. De son côté, la STIB poursuit ses actions de prévention et d'accompagnement et renforce les passages des équipes de nettoyage dans les stations les plus problématiques.

La STIB a réalisé une campagne de sensibilisation dédiée à la propreté en 2020. Chaque année, elle mène des campagnes pour inviter les voyageurs à plus de convivialité, de respect envers les autres et envers les installations, ce qui touche également à la propreté.

En ce qui concerne les stations de métro et de prémétro, comme indiqué en réponse à la question écrite n° 1171 de Mme Czekalski, il n'y a pas de plan de déploiement de sanitaires publics. Cela se fait au cas par cas, lors de la rénovation des stations. Entre 2019 et aujourd'hui, dix toilettes ont été installées dans quatre stations au total. Parmi les projets en cours, il est prévu d'installer des sanitaires dans les stations Beekkant, Gare Centrale, Parc et Montgomery.

¹²⁷³ **M. David Weytsman (MR).**- Mme Czekalski vous interroge plus souvent que moi sur les phénomènes de l'errance et de la toxicomanie. Je profite d'ailleurs de l'occasion pour souligner son travail en la matière.

Il est heureux que ce soit vous, une femme de gauche, qui établissiez une corrélation entre personnes droguées, salissures, errance et propreté publique, car cela créerait un scandale dans ce Parlement si ce lien était fait par le MR. Je ne fais pas ce raccourci, et j'essaie de voir comment améliorer la propreté publique dans nos stations.

Vous confirmez que le nombre de plaintes enregistrées est en forte augmentation. L'une des pistes envisageables serait de renforcer le contrôle et les amendes administratives, car le chiffre

De MIVB besteedt de binnenreiniging van bussen en metro's uit aan een extern bedrijf, dat kwaliteitsgaranties biedt, terwijl de trams schoongemaakt wordt door MIVB-personeel.

Het gewest zal met verenigingen samenwerken voor een gecoördineerde en structurele aanpak van zwervers en mensen onder invloed. Zo is er samen met vier verenigingen een proefproject in het station Naamse Poort. Daarnaast verhoogt de MIVB het aantal schoonmaakbeurten in de meest problematische stations.

De MIVB lanceerde in 2020 ook een bewustmakingscampagne rond netheid.

Openbare toiletten worden bij renovatiewerken geïnstalleerd. Tussen 2019 en vandaag werden er in vier stations in totaal tien toiletten geïnstalleerd. Binnenkort komen er in de stations Beekkant, Centraal Station, Park en Montgomery.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *U legt de link tussen tussen drugverslaafden en daklozen en openbare netheid. Ik vraag enkel wat nodig is om de MIVB-stations netter te maken.*

Het aantal klachten stijgt sterk. Een van de mogelijke antwoorden daarop is meer controleren en boetes geven. Hoe stimuleert u de MIVB om daar een prioriteit van te maken?

Het probleem doet zich vooral in metrostations voor. Ondertussen voert een privébedrijf regelmatig een grote poetsbeurt uit. Wat houdt die schoonmaak in? Hoe controleert en evalueert u die? Krijgt het bedrijf indien nodig een sanctie?

de 59 amendes me semble faible. Que faites-vous sur le plan politique pour inciter la STIB à en faire l'une de ses priorités ?

Votre réponse sur l'état de la propreté publique dans les stations confirme mon sentiment. Le problème principal concerne effectivement les stations. Des initiatives sont prises à ce niveau, comme un grand nettoyage ponctuel des stations par un opérateur privé. Pourriez-vous préciser en quoi ce grand nettoyage consiste ? Comment le travail de cet opérateur est-il contrôlé, évalué et éventuellement sanctionné ?

Votre réponse sur l'analyse comparative est largement insuffisante. Vous me dites qu'un pays n'est pas l'autre, mais, lors de la visite que nous avons effectuée ensemble à Londres, nous avons pu constater que les stations de métro y étaient dans un état de propreté impeccable, alors qu'elles sont plus densément utilisées que les nôtres. On y mangerait par terre ! Nous avons pu aussi voir qu'un tag sur un mur ou un papier par terre pendant quelques heures ou quelques jours dans le métro londonien faisait l'objet d'une évaluation ou d'un contrôle.

Nous partageons tous le même constat : la ville est salie, comme les écologistes aiment le dire. Un renforcement des contrôles et des sanctions vis-à-vis de celles et ceux qui salissent s'impose, ainsi qu'une évaluation des opérateurs et du travail des pouvoirs publics qui combattent ces salissures et tentent de rendre nos stations plus propres.

¹²⁷⁵ Je reste donc sur ma faim, car vous n'avez ni stratégie, ni éléments de comparaison au niveau international à exposer.

- *L'incident est clos.*

Uw antwoord over een vergelijkend onderzoek tussen landen voldoet niet. De Londense metrostations zijn veel netter dan de Brusselse, terwijl veel meer reizigers er gebruik van maken.

Iedereen ziet dat Brussel vuil is. U moet meer controles uitvoeren en sancties opleggen. Daarnaast moet u de maatregelen van de operatoren en de overheid om het vuil aan te pakken, evalueren.

U hebt geen strategie en bent niet in staat om vergelijkende internationale gegevens voor te leggen. Ik blijf dan ook op mijn honger.

- Het incident is gesloten.