



**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 13 JUIN 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 13 JUNI 2023**

---

**ZITTING 2022-2023**

---

### ***Sigles et abréviations***

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

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

SPF - service public fédéral

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

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

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

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

### ***Afkortingen en letterwoorden***

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

kmo - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

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

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

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

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

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

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

**SOMMAIRE****DÉBAT D'ACTUALITÉ 6**

Le démantèlement du palais du Midi

Orateurs :

M. Mathias Vanden Borre (N-VA)

M. David Weytsman (MR)

M. Marc Loewenstein (DéFI)

Mme Bianca Debaets (cd&amp;v)

M. Ibrahim Dönmez (PS)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

M. Francis Dagrin (PTB)

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mme Carla Dejonghe (Open Vld)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

**Question orale de M. Ibrahim Dönmez 28**

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'absence d'une ligne de tram sur le boulevard Industriel dans le plan tram régional.

**Question orale jointe de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 28**

concernant l'absence de perspective pour une ligne de tram le long du boulevard Industriel.

**Question orale de Mme Joëlle Maison 32**

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

**INHOUD****ACTUALITEITSDEBAT 6**

De ontmanteling van het Zuidpaleis

Sprekers:

De heer Mathias Vanden Borre (N-VA)

De heer David Weytsman (MR)

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

Mevrouw Bianca Debaets (cd&amp;v)

De heer Ibrahim Dönmez (PS)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

De heer Francis Dagrin (PTB)

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

**Mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez 28**

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

betreffende het uitblijven van plannen voor een tramlijn langs de Industrielaan.

**Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 28**

betreffende het uitblijven van een tramlijn in de Industrielaan.

**Mondelinge vraag van mevrouw Joëlle Maison 32**

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

Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière, concernant les passages pour piétons en diagonale.		belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende diagonale voetgangersoversteekplaatsen.
Question orale de M. Alain Vander Elst	34	Mondelinge vraag van de heer Alain Vander Elst 34
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière, concernant les problèmes de sécurité qui entourent la circulation des vélos-cargos.		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende veiligheidsproblemen veroorzaakt door bakfietsen.
Question orale de M. David Weytsman	38	Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 38
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière, concernant les vols à la tire dans les transports en commun.		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende zakkenrollers in het openbaar vervoer.
Question orale de M. David Weytsman	42	Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 42
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière, concernant l'automatisation du métro.		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende de automatisering van de metro.
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	45	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 45
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière, concernant la vitesse commerciale des trams et bus de la STIB.		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende de reissnelheid van de trams en bussen van de MIVB.
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	50	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 50

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

concernant la feuille de route régionale en  
matière de parkings P+R.

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

betreffende het gewestelijke P+R-  
stappenplan.

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

1105 **DÉBAT D'ACTUALITÉ**

1105 *Le démantèlement du palais du Midi*

1105 **M. Mathias Vanden Borre (N-VA)** (en néerlandais).- *La semaine dernière, le gouvernement a pris la décision de démanteler l'intérieur du palais du Midi afin d'aménager le tunnel de la ligne de métro 3.*

*La demande de permis de démolition sera introduite en juin 2023. En espérant qu'il soit délivré en juin 2024, les travaux pourraient débuter en mars 2025 et la ligne de métro pourrait être inaugurée en 2030. Ce n'est qu'ensuite que seraient possibles une éventuelle reconstruction du palais du Midi et le retour de ses usagers.*

*Quelles solutions propose le gouvernement aux commerçants, associations et écoles qui verront leurs activités perturbées ?*

1109 **M. David Weytsman (MR)**.- *J'ai l'impression que nous sommes ici face à un choix politique et non à une solution technique, comme on nous le prétend. Tout le monde connaît les scénarios 1, 2 et 3. Je ne suis pas du tout convaincu que, dans l'intérêt des habitants, des citoyens, des commerçants, du patrimoine et même du projet de métro, le scénario 1 soit le plus intéressant sur le plan du rapport coûts-bénéfices.*

*Afin d'examiner chacun des scénarios, il nous faut tenir compte de certains paramètres et je souhaiterais obtenir des réponses pour chacun d'entre eux. Quel est le coût total de chacun des scénarios ? Quel est l'impact sur le délai supplémentaire ? Quel est l'impact pour les habitants, les commerçants et le patrimoine ? Quel est le risque de recours ?*

*Si l'on prend les scénarios 1 et 3, sachant que vous avez évincé le scénario 2 un peu rapidement selon moi, je note, à la lecture de l'intégralité du dossier, une augmentation*

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

**ACTUALITEITSEDEBAT**

*De ontmanteling van het Zuidpaleis*

**De heer Mathias Vanden Borre (N-VA)**.- *Ik vervang mevrouw Cielte Van Achter tijdens dit actualiteitsdebat.*

*Vorige week heeft de regering beslist om de binnenkant van het Zuidpaleis te ontmantelen voor de aanleg van de tunnel voor metrolijn 3. Dat zal een bijzonder grote impact hebben op de omgeving. Handelaars, scholen en verenigingen worden met enorme overlast geconfronteerd en moeten noodgedwongen verhuizen.*

*Op 14 maart vond er in deze commissie een hoorzitting plaats met de heer Carlos Van Hove, de directeur van het programma voor metrolijn 3 van de bijzondere studiedienst van de MIVB en Brussel Mobiliteit. Hij zei dat de regering al lang op de hoogte was van de gigantische overlast die de ontmanteling zou veroorzaken en dat er naar oplossingen moest worden gezocht voor de scholen, de handelaars en de verenigingen.*

*Tijdens de gemeenteraad van de stad Brussel verklaarde burgemeester Philippe Close dat de reconstructie van het Zuidpaleis pas in 2029-2030 van start zou kunnen gaan. In juni 2023 zou er een vergunning worden aangevraagd voor de afbraak van het Zuidpaleis. Die zou hopelijk in juni 2024 worden afgegeven, zodat de afbraakwerken in maart 2025 kunnen starten en de metrolijn in 2030 kan worden geopend. Pas nadien zou een eventuele reconstructie van het Zuidpaleis en een terugkeer van de gebruikers mogelijk worden. Het gaat dus om een ingewikkeld en langdurig proces.*

*Welke oplossingen biedt de regering aan de handelaars, de verenigingen en de scholen die worden gehinderd in hun werking?*

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Volgens mij heeft de regering in dit geval geen technische maar een politieke keuze gemaakt. Ik ben er niet van overtuigd dat het gekozen scenario het beste is voor de omwonenden, de handelaars, het erfgoed en het metroproject zelf.*

*Welke extra kosten en extra tijd is er gemoeid met de scenario's 1, 2 en 3? Wat zijn de gevolgen voor omwonenden, handelaars en erfgoed? Hoe groot is het risico op rechtszaken?*

*Scenario 2 werd al snel van tafel geveegd. De scenario's 1 en 3 zouden respectievelijk 275 miljoen euro en 400 miljoen euro meer kosten. Dat laatste bedrag omvat de renovatie, afbraak en heropbouw van het Zuidpaleis, waar ik mij persoonlijk tegen verzet.*

*Voor zowel scenario 1 als scenario 3 zou acht tot negen jaar nodig zijn. Het verschil zit in de ingebruikname van de metro*

supplémentaire des frais de l'ordre de 275 millions d'euros pour le scénario 1 - n'hésitez pas à me contredire - et de l'ordre de 400 millions d'euros pour le scénario 3. Ces 400 millions d'euros comprennent évidemment la rénovation-démolition-construction, contre laquelle je me bats à titre personnel. Si j'avais été le bourgmestre de la Ville de Bruxelles, j'aurais demandé de tout mettre en œuvre pour éviter la démolition-reconstruction du palais.

Au niveau des délais, c'est du pareil au même. Tant le scénario 1 que le scénario 3 tablent sur huit à neuf ans. La grosse différence réside dans la mise en circulation du métro à partir de 2030 dans le scénario 3. Il faudrait toutefois m'expliquer le type d'offre dont nous disposerons en 2030, sans dépôt. En plus, je ne crois pas en la capacité de la STIB à organiser une offre de métro pendant la nuit.

La comparaison que je viens d'établir sur la base de trois critères tend à montrer que le scénario 1 n'est peut-être pas le plus optimal. Le groupe MR souhaiterait obtenir, pour chacun des paramètres, une étude qui objective les scénarios 1, 2 et 3. Je voudrais aussi rajouter les scénarios 4 et 5, mentionnés dans les notes introductives et évincés peut-être trop rapidement par les spécialistes, alors que la Commission royale des monuments et des sites les évoquait encore il y a deux ou trois ans.

<sup>1111</sup> **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Je ne reviendrai pas ici sur le fond du dossier, que nous avons déjà abordé en long et en large lors des derniers débats. Des auditions sont, par ailleurs, prévues prochainement.

Le groupe MR évoque les trois scénarii, en clamant haut et fort que le scénario proposé par le gouvernement n'est pas le bon et qu'il faut objectiver davantage, sans doute parce qu'il est dans l'opposition à la Ville de Bruxelles et à la Région. Il tente probablement ainsi de faire peur aux occupants du palais du Midi et de tacler les majorités en place. Il s'agit donc d'un petit jeu politique.

De mon côté, je vous adresserai des questions précises, qui permettront sans doute d'éclairer la commission.

Quelles sont les motivations précises qui ont motivé cette décision ?

Comment ces décisions sont-elles communiquées au public, et plus particulièrement aux personnes affectées par la destruction de l'intérieur du palais du Midi ?

Quelles seront les mesures et compensations prévues à leur intention ?

<sup>1113</sup> **Mme Bianca Debaets (cd&v)** (en néerlandais).- *Pouvez-vous nous transmettre une analyse complète de chacun des quatre scénarios ?*

*vanaf 2030 bij scenario 3. Ik vraag mij af wat voor aanbod dat zal zijn, zonder remise. De MIVB lijkt mij bovendien niet in staat om nachtvervoer aan te bieden.*

*Dat alles wijst erop dat scenario 1 mogelijk niet het beste is. De MR vraagt dan ook om een objectieve studie naar de drie scenario's, en liefst ook naar de te snel afgevoerde scenario's 4 en 5.*

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *De MR zweert erbij dat het gekozen scenario niet deugt. Dat doet ze ongetwijfeld omdat ze zowel op gewestniveau als bij de stad Brussel in de oppositie zit. Ze probeert wellicht om de gebruikers van het Zuidpaleis schrik aan te jagen en de meerderheid onderuit te halen. Ze speelt met andere woorden een politiek spelletje.*

*Om welke redenen koos de regering voor het betrokken scenario?*

*Hoe communiceert u daarover, in het bijzonder met de personen die hinder ondervinden van de werkzaamheden?*

*Welke compensatiemaatregelen biedt u hun?*

**Mevrouw Bianca Debaets (cd&v).**- *Ik ben er niet van overtuigd dat het scenario waarvoor u gekozen hebt, uiteindelijk de beste en goedkoopste optie is. Kunt u een rapport aan het parlement bezorgen met een grondige analyse van elk van de vier scenario's?*

*Pouvez-vous détailler les conséquences juridiques, techniques, financières et socioéconomiques de la décision du gouvernement et fournir une analyse des coûts et un calendrier réalistes ?*

*Quelles compensations recevront les riverains, les commerçants, les écoles et les clubs sportifs ?*

**1115 M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Tout le monde a bien écouté les responsables lors de la présentation des trois propositions de scénario. Aujourd'hui, le gouvernement a pris une décision et je pense qu'il faut soutenir cette solution.

J'attends cependant vos réponses au sujet de la manière dont le choix a été opéré. Mon souci a surtout trait à la manière dont vous allez procéder et à l'accompagnement des personnes concernées par ce projet, qu'il s'agisse des clubs sportifs ou des commerçants.

Pourriez-vous nous préciser dans quel délai les mesures d'accompagnement seront mises en œuvre afin de limiter les impacts du chantier sur les commerçants qui devront déménager, mais également sur les commerçants dont les magasins se situent dans les environs ? Avez-vous une idée de la méthodologie qui sera appliquée pour l'indemnisation de ces commerçants ? Qu'en est-il de l'indemnisation des habitants, qui doivent subir ce gros chantier pendant de nombreuses années ? Les délais ont été rappelés ici.

J'imagine que cet accompagnement est une charge supplémentaire pour les équipes. Pourriez-vous nous préciser ce qui est prévu pour pallier cela ?

**1117 M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Aujourd'hui, ce qui importe, ce ne sont pas des études supplémentaires, mais une explication détaillée de votre choix et du coût et des mesures d'accompagnement assorties.*

*Par ailleurs, une solution a-t-elle été trouvée au litige qui oppose la Région à l'entrepreneur ?*

**1119 M. David Weytsman (MR).**- J'ai été directement interpellé à deux reprises. Puis-je réagir ?

**1119 M. Arnaud Verstraete (Groen).**- Je n'ai pas mentionné votre nom ni même celui du groupe MR. Il faut respecter les règles.

Wat zijn de juridische, technische, financiële en sociaal-economische gevolgen van de beslissing van de regering? Kunt u een realistische kostenanalyse en een realistisch tijdschema geven? We mogen niet opnieuw voor verrassingen komen te staan.

Welke compensatie komt er voor de buurtbewoners, de handelaars, de scholen en de sportclubs? Ik denk in de eerste plaats aan de handelaars, want het is niet realistisch om hun te vragen hun activiteiten gedurende minstens tien jaar op te schorten om nadien naar de wijk terug te keren.

**De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *De regering heeft een beslissing genomen en we moeten die nu steunen. Ik vraag me wel af hoe de beslissing genomen is.*

*Mijn grootste zorg is hoe en vanaf wanneer de getroffen sportclubs en handelaars begeleid zullen worden. Hoe wordt de schadevergoeding bepaald? Komt er ook een schadevergoeding voor de buurtbewoners, die jarenlang onder de overlast te lijden hebben?*

*De begeleiding betekent extra werk voor de teams. Hoe wordt dat opgevangen?*

**De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Het valt me op dat partijen die in de commissie en in de media opriepen om snel vooruitgang te boeken, nu pleiten voor meer onderzoek. Ze hebben plots ook nieuwe ideeën over wat er technisch mogelijk is.

Het is goed dat er betrouwbare politici in de regering zitten en dat er een duidelijke keuze is gemaakt. Nu is het belangrijk dat u de beslissing uitgebreid toelicht, dat u zegt welke kostprijs eraan verbonden is en in welke begeleidende maatregelen er is voorzien.

Ten slotte wil ik u ook vragen of er een oplossing gevonden is voor het geschil tussen het gewest en de ondernemer.

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Ik werd tweemaal rechtstreeks aangesproken. Mag ik daarop reageren?*

**De heer Arnaud Verstraete (Groen)** (in het Frans).- *Ik heb noch uw naam, noch die van de MR vernoemd.*

*(Rumeurs)*

<sup>1125</sup> **M. Francis Dagrín (PTB).**- L'augmentation des coûts pour l'option proposée est d'environ 400 millions d'euros. Qui paiera ce montant et selon quelle ventilation ? Nous parlons de 120 mètres de ligne de métro, ce qui revient cher au mètre. Par ailleurs, l'indemnisation des commerçants et des riverains devra être à la hauteur des pertes subies. Est-elle incluse dans ce montant ?

Qui paiera la reconstruction du palais du Midi ? Est-elle également comprise dans ce même montant ? Combien coûtera-t-elle ? Quel est le calendrier prévu pour chaque étape des travaux ? Quand chacune des personnes affectées par ce chantier retrouvera-t-elle l'usage de son commerce, de son habitation, de son trottoir, de sa rue ou de son club de sport ?

Certains affirment que deux entreprises vous ont « roulée dans la farine » en insérant dans le contrat une clause d'irréversibilité. Est-ce exact ?

Une demande pressante des commerçants et habitants est le gel des baux commerciaux. Ils craignent une gentrification du quartier. Explorez-vous des pistes en ce sens ?

<sup>1127</sup> **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- La décision de démolir le palais du Midi, qui a été brutalement révélée, a bien entendu un impact énorme sur la vie des commerçants et de ce quartier en général. Une distance d'un kilomètre sépare la place Rouppe de la gare du Midi, ce qui fait que ce chantier affecte énormément de personnes.

Nous avons senti ce désastre en découvrant l'interview lunaire de Briec de Meeûs le 10 février dernier. La STIB avait promis aux commerçants la fin du chantier en 2024. Nous y sommes presque et il leur est annoncé que non seulement leur outil de travail va être détruit - ce qui rend impossible le gel des baux -, mais qu'en plus, ce tronçon de métro ne sera pas terminé avant 2030.

Nous pouvons comprendre que les deux premiers scénarios ne soient pas possibles et que seul celui sur la table soit réaliste, même si, comme mes collègues, je me pose des questions quant au calendrier et au coût exact de ces scénarios.

Dans l'immédiat, il faut coconstruire un pacte avec les commerçants, avec un volet d'indemnisation fort, que la Région garantisse le respect des droits des commerçants du palais du Midi face à la régie foncière de la Ville de Bruxelles. Il faut aussi soutenir ceux qui sont alentour et qui vont perdre leur clientèle à cause de la destruction du palais du Midi et de la délocalisation des fonctions qui se trouvent à l'intérieur.

Par ailleurs, la procédure urbanistique envisagée doit être correcte. Il faut ménager le droit à l'information, le droit des tiers et l'examen préalable de la demande de classement qui a été déposée. Il faut vraiment donner des garanties de transparence,

*(Rumoer)*

**De heer Francis Dagrín (PTB)** *(in het Frans).*- Een meerkost van 400 miljoen euro is veel voor 120 m metro. Wie betaalt dat? Omvat dat bedrag ook de schadevergoeding voor handelaars en omwonenden?

*Hoeveel kost de heropbouw van het Zuidpaleis? Zit dat ook in dat bedrag vervat? Hoe ziet het tijdschema voor elke fase van de werkzaamheden eruit? Wanneer kunnen de gebruikers naar het Zuidpaleis terugkeren?*

*Klopt het dat u belazerd bent door twee ondernemingen die een clausule van onomkeerbaarheid in het contract opnamen?*

*Handelaars en omwonenden vragen om de handelshuur te bevriezen om gentrificatie te voorkomen. Overweegt u dat?*

**Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** *(in het Frans).*- Deze beslissing heeft een enorme impact op de buurt en op een zeer groot aantal mensen, want de werf strekt zich over een kilometer uit. Na het interview van Briec de Meeûs in februari zagen we de bui al hangen: de werken zullen niet gedaan zijn voor 2030.

*Ik begrijp dat de enige realistische oplossing nu op tafel ligt, maar ik heb toch vragen bij de timing en de kostprijs.*

*Er moet snel een compensatieregeling komen voor de handelaars in het Zuidpaleis en in de rest van de buurt.*

*Alle stedenbouwkundige regels moeten worden gerespecteerd, zoals het recht op informatie, het recht van derden en het voorafgaand onderzoek in het kader van de beschermingsaanvraag die werd ingediend. Ook de transparantie moet worden gewaarborgd want de overheidsoperator lijkt ons nu eindeloze rondjes te draaien.*

*Wat zit er vervat in die 400 miljoen euro? Ik veronderstel dat er een schatting is gemaakt van de restauratiekosten voor het Zuidpaleis. Wat houdt dat project precies in?*

parce que nous avons le sentiment de nous trouver dans une stratégie d'engrenage de la part de l'opérateur public.

Qu'est-il compris dans ces 400 millions d'euros ? J'imagine qu'une estimation des coûts de restauration a été faite pour le palais du Midi. Sur quel projet porte-t-elle ?

1129 Vous envisagez la construction d'un parking sous le palais du Midi, alors que l'on y prévoit l'installation d'une ligne de métro. Pour le groupe Ecolo, c'est exclu !

Quel est l'apport de Beliris ? En d'autres termes, l'enveloppe de 500 millions de Beliris sera-t-elle absorbée par le milliard d'euros que coûtera le premier tronçon ?

Enfin, qu'en est-il du litige qui oppose la STIB à l'entrepreneur ? On nous dit que nous allons nous en sortir, mais le fait est que l'affaire a été portée devant les tribunaux.

1131 **Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).**- *Les commerçants établis au sein du palais du Midi seront-ils aidés pour se reloger ? Quelles perspectives recevront-ils ? Peuvent-ils compter sur le fait de retrouver leur place dans le palais rénové après le chantier ?*

1135 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Jeudi dernier, le gouvernement bruxellois a dû prendre une décision lourde de sens, car elle a des conséquences dramatiques sur la vie des commerçants et de leurs familles. Lourde aussi car elle va bouleverser le quotidien des milliers d'utilisateurs du palais du Midi et de tout un quartier dont ce bâtiment est le cœur. Nous en sommes bien conscients ; cette décision n'était pas facile à prendre.

Afin d'être parfaitement transparents, nous avons envoyé, vendredi, après la réunion du gouvernement, le document à tous les membres et suppléants de la commission de la Mobilité.

1137 *(poursuivant en néerlandais)*

*Madame Debaets, je vous transmettrai ces documents si vous ne les avez pas reçus entre-temps.*

1139 *(poursuivant en français)*

Quant aux autres députés, vous disposez de l'information, car vous avez reçu les documents. Si vous avez encore besoin de la moindre information, je vous invite à m'en faire la demande explicite, et nous vous la transmettrons. Si une présentation de la STIB - telle qu'organisée précédemment dans cette commission - s'avère nécessaire, nous sommes prêts à l'organiser à nouveau. Je n'admettrai pas que la transparence dont nous faisons preuve

*Een parking onder het Zuidpaleis is voor de Ecolofractie uitgesloten.*

*Wordt de 500 miljoen euro die Beliris inbrengt, opgeslokt door de kostprijs van 1 miljard euro voor het eerste stuk?*

*Hoe zit het met het geschil tussen de MIVB en de aannemer, dat intussen voor de rechtbank uitgevochten wordt?*

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- De ontruiming van het Zuidpaleis is voor de getroffen ondernemers een harde noot om te kraken. Ik sluit mij daarom graag aan bij de vragen over de afspraken met de ondernemers om hun inkomensverlies te compenseren.

Worden de ondernemers geholpen om een - hopelijk tijdelijk - nieuw onderkomen te vinden? Welk perspectief krijgen de ondernemers? Kunnen ze ervan uitgaan dat ze na de werken zullen terugkeren naar het gerenoveerde Zuidpaleis?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Donderdag heeft de regering een beslissing moeten nemen die verstrekkinge gevolgen heeft voor de handelaars, de gebruikers van het Zuidpaleis en de hele wijk waarvan dit gebouw het hart vormt.*

*Om volledig transparant te zijn, hebben we vrijdag het document naar alle effectieve en plaatsvervangende leden van de commissie gestuurd.*

*(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Debaets, ik zal u die teksten zo dadelijk bezorgen, mocht u ze ondertussen nog niet hebben ontvangen.

*(verder in het Frans)*

*Als iemand anders nog informatie nodig heeft of als een bijkomende presentatie door de MIVB nodig is, aarzel dan niet om mij dat te laten weten. Wij werken in volledige transparantie. Ik wil niet dat dat in twijfel wordt getrokken.*

*Ik kan begrijpen dat de nota niet is waar u op had gehoopt. Het stemt mij ook niet blij dat er zo weinig opties zijn. Ik had*

pour transmettre les informations dont nous disposons soit mise en cause.

Je peux comprendre que la note ne corresponde pas à ce que vous espérez. Je ne suis pas non plus ravie que la note n'offre que peu d'options. J'aurais bien évidemment préféré qu'elle valide la possibilité de maintenir toutes les activités du palais du Midi, et cela sans avoir à le démolir partiellement et sans surcoût ni délai supplémentaire. Une telle note ne serait malheureusement pas conforme à la réalité.

La note qui vous est parvenue propose des scénarios conformes à la réalité, qui sont malheureusement complexes. Le gouvernement bruxellois est forcé de constater, en lisant et en écoutant tous les éléments et les arguments sur la table, que la seule option qu'il nous reste est de travailler par l'intérieur du palais du Midi.

Je vais commencer par répondre concernant les aspects techniques de la note et expliquer pourquoi le scénario qui a été choisi était réellement la seule option parmi les scénarios envisagés. Je poursuivrai avec les réponses aux questions sur les mesures qui doivent impérativement être prises pour accompagner cette décision.

<sup>1141</sup> (poursuivant en néerlandais)

*Je commence donc par les explications techniques.*

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

Dès le mois d'avril 2021, alors que le « jet grouting » (consolidation du sol dans la masse par injection sous haute pression d'un coulis à base de ciment) sous le palais du Midi était en cours depuis un mois, des pertes de coulis de ciment ont été constatées sur le terrain dont l'hétérogénéité annoncée était pourtant avérée.

L'entrepreneur décide alors d'adapter les paramètres d'injection et d'augmenter le diamètre des colonnes dans le cadre de sa responsabilité contractuelle. Cette décision qui visait une amélioration de la qualité entraîne malheureusement une diminution de la résistance mécanique réelle des colonnes, laquelle est dès lors inférieure aux exigences du cahier des charges.

En décembre 2021, alors que l'entrepreneur ne prend aucune initiative pour résoudre les problèmes d'exécution auxquels il est confronté, mais choisit expressément de se désengager de toute responsabilité d'exécution, en argumentant que les difficultés rencontrées sont imprévisibles et que leur résolution relève donc de la seule responsabilité de la STIB, celle-ci prend deux mesures pour remédier à la situation.

*ook liever de gedeeltelijke afbraak van het Zuidpaleis, de extra kosten en de vertraging vermeden.*

*De nota die u hebt ontvangen stelt realistische scenario's voor, die helaas complex zijn. Na alle opties grondig te hebben onderzocht, is de regering tot de conclusie gekomen dat de enige optie is om het Zuidpaleis gedeeltelijk te ontmantelen zodat de tunnel van binnenuit kan worden gebouwd.*

(verder in het Nederlands)

Ik zal beginnen met de technische toelichtingen. Op uw vragen waarom voor de regering maar één scenario in aanmerking kwam en hoe we de handelaars, de buurtbewoners en de sportclubs zullen begeleiden, zal ik terugkomen in het tweede deel van mijn antwoord.

(verder in het Frans)

*De eerste problemen werden vastgesteld in april 2021, toen de jetgrouting (stabilisering van de bodem door injectie van cement onder hoge druk) onder het Zuidpaleis ongeveer een maand aan de gang was.*

*De aannemer besloot toen om de injectieparameters aan te passen en de diameter van de kolommen te vergroten. Helaas werd de mechanische weerstand van de kolommen daardoor kleiner en beantwoordde ze niet meer aan de eisen in het bestek.*

*Omdat de aannemer geen verdere initiatieven nam om het probleem op te lossen en uitdrukkelijk alle verantwoordelijkheid van de hand wees omdat de problemen volgens hem niet te voorzien waren, nam de MIVB in december 2021 twee maatregelen.*

*De eerste was het aanpassen van de injectieparameters om de weerstand van de jetgrouting te verhogen. Er werd de aannemer gevraagd om een nieuwe test uit te voeren, maar die wilde dat om zogenaamde administratieve redenen niet meer voor de eindejaarsvakantie doen.*

La première consiste à adapter les paramètres d'injection afin d'augmenter la résistance du « jet grouting ». Un nouveau plot d'essai est commandé à l'entrepreneur, qui prend prétexte, de toute évidence, de motifs administratifs pour ne pas procéder aux travaux avant les congés de fin d'année.

La seconde mesure vise à diminuer la résistance à atteindre des colonnes au moyen d'un calcul précis des contraintes mécaniques auxquelles seront soumises les colonnes, grâce à la mise en place complémentaire d'appuis de néoprène entre la tête des colonnes du « jet grouting » et les futures « touches piano » qui appuient sur les colonnes, comme l'a expliqué la STIB dans cette commission.

Début 2022, de nouveaux plots d'essai sont réalisés, mais il est démontré que la résistance atteinte est toujours trop faible. Il est dès lors convenu de relancer une large campagne d'essais de sol et de mandater le bureau d'études afin qu'il intègre les données en vue de proposer une solution adéquate. Le bureau d'études suggère alors d'ajouter des micropieux sur l'ensemble des colonnes du « jet grouting ».

<sup>1145</sup> En juin 2022, la STIB a décrit de manière détaillée à l'entrepreneur la solution à mettre en œuvre pour remédier aux difficultés rencontrées. En août 2022, elle a reçu de ce dernier une proposition de décompte pour réaliser les travaux, qui paraissait complètement démesurée, et cela, sans aucune justification. En effet, les coûts directs liés à la réalisation des travaux faisaient plus que doubler le prix du chantier et prolongeaient la durée de ce dernier d'au moins huit ans par rapport à l'offre initiale. Face à la demande légitime de justification des coûts avancés dans son offre, l'entrepreneur a opposé un refus net et franc.

En septembre 2022, compte tenu des éléments synthétisés ci-dessus, la STIB a pris l'initiative de faire réévaluer les différentes solutions techniques visant à réaliser le tunnel sous le palais du Midi. Pour ce faire, elle a chargé plusieurs bureaux d'études d'analyser les options envisageables. Après un inventaire complet de ces dernières, les conclusions ont confirmé que la solution retenue par la STIB - les parois en « jet grouting » - était bien adaptée au projet vu la contrainte de reprise en sous-œuvre du palais du Midi sans démontage des volumes existants.

Considérant que le « jet grouting » était, certes, la solution confirmée comme la plus adéquate, mais complexe à mettre en œuvre, la STIB a fait étudier deux techniques alternatives d'exécution : le dreamcutter et des techniques de congélation. Je ne les détaillerai pas ici, mais les conclusions des études confirment que ces options doivent être exclues, car ces techniques ne sont pas adaptées à la situation spécifique de l'ouvrage à réaliser sous le palais du Midi.

La semaine passée, une note d'information visant à synthétiser correctement les principaux éléments du dossier vous a été transmise en toute transparence. Elle reprend l'historique du

*De tweede maatregel was de installatie van extra neopreensteunen om de vereiste weerstand van de kolommen te verlagen.*

*Begin 2022 werden nieuwe testen uitgevoerd, waaruit bleek dat de weerstand nog steeds niet goed was. Daarom werd beslist om nieuwe bodemtesten uit te voeren en werd het studie bureau de opdracht gegeven om op basis daarvan een geschikte oplossing te zoeken. Het ingenieursbureau stelde voor om micropalen toe te voegen aan alle jetgroutingkolommen.*

*In juni 2022 gaf de MIVB de aannemer een gedetailleerde beschrijving van de werken die moesten worden uitgevoerd. In augustus 2022 ontving de MIVB van de aannemer een offerte die volledig buiten proportie was. De directe kosten voor de uitvoering van de werken verdubbelden de prijs van het project en verlengden de duur ervan met minstens acht jaar. Bovendien weigerde de aannemer die kosten te rechtvaardigen.*

*Om al die redenen gaf de MIVB in september 2022 meerdere adviesbureaus de opdracht om de opties te analyseren. De conclusie was dat de door de MIVB gekozen jetgroutingstechniek heel geschikt was, gezien de beperking om onder het Zuidpaleis door te graven zonder de bestaande structuren te ontmantelen.*

*Aangezien jetgrouting een complexe techniek is, bestelde de MIVB een studie over twee alternatieve uitvoeringstechnieken: de dreamcuttertechniek en de vriestechniek. Die bleken evenwel niet geschikt voor de werken onder het Zuidpaleis.*

dossier, le documente et justifie le scénario que nous avons adopté jeudi.

<sup>1147</sup> Pour ce qui est de la chronologie, le 23 décembre 2022, considérant tous les éléments en sa possession, la STIB a donné l'ordre à l'entrepreneur de reprendre les travaux. Conformément à la législation, elle a fixé elle-même les coûts et délais pour la première phase de travaux, qu'elle pouvait aisément calculer sur la base de l'offre de l'entrepreneur, la technique d'exécution n'étant pas substantiellement différente de celle définie au cahier des charges.

Constatant début janvier que l'entrepreneur n'avait pas donné suite à cette instruction, la STIB a constaté formellement le défaut d'exécution le 23 janvier 2023. L'entrepreneur a, le 1er février 2023, exprimé un refus officiel. La STIB lui a dès lors signifié, le lundi 6 février 2023, des dommages et intérêts à hauteur de 50.000 euros par jour calendrier. Elle l'a également convoqué dans le contexte d'une procédure légale totalement exceptionnelle, qui pourrait mener à son exclusion des futurs marchés de la STIB pendant trois ans.

Le 6 février 2023, à la suite d'une réunion avec l'entrepreneur, la STIB a constaté que trois scénarios étaient à envisager :

- scénario 1 : moyennant un accord raisonnable sur les prix et délais, réaliser les travaux tels que spécifiés par la STIB pour passer sous le palais du Midi, comme valablement ordonné ;

- scénario 2 : retirer à l'entreprise le marché de cette partie du chantier, ainsi que de tous les travaux postérieurs à celle-ci. Dans les faits, cette option délivrait l'entrepreneur de toutes ses charges et imposait à la STIB de relancer plusieurs marchés publics pour créer le morceau de tunnel manquant, mais aussi de prendre en charge toutes les responsabilités de coordination et d'interface associées à cette redéfinition des périmètres du chantier ;

- scénario 3 : explorer la piste informellement avancée en juin 2022 par l'entrepreneur, c'est-à-dire se libérer de la contrainte du maintien du palais du Midi en l'état et étudier de façon complète une solution consistant à démonter partiellement l'intérieur du bâtiment, afin de réaliser le tunnel au moyen de techniques déjà appliquées avec succès dans les portions à ciel ouvert du chantier.

<sup>1149</sup> Le « jet grouting » optimisé (scénario 1) impliquait l'allongement de huit années du planning de réalisation des ouvrages du métro. Le délai de mise en service du métro 3 avait été établi à 2035, suivant le planning prévisionnel. Les surcoûts pour le tronçon sous le palais du Midi sont de l'ordre de 245 millions d'euros. Je vous expose d'abord les éléments techniques et vous fournirai plus de détails sur les coûts un peu plus loin dans mon exposé.

Dans ce scénario, les nuisances pour le quartier étaient également considérables. En effet, s'il prévoit la préservation du palais du Midi, il implique aussi le départ de tous les occupants. Plus grave encore : sur la base d'une estimation du planning d'exécution, il y a des nuisances importantes pour les occupants du palais

*Op 23 december 2022 gaf de MIVB de aannemer de opdracht om de werken te hervatten. Op 23 januari 2023 tekende de MIVB formeel op dat de aannemer geen gevolg had gegeven aan die instructie. Op 1 februari 2023 liet de aannemer officieel weten dat hij weigerde om de werken uit te voeren. Op 6 februari 2023 legde de MIVB hem daarom een boete van 50.000 euro per kalenderdag op. Ze spande ook een gerechtelijke procedure aan om de aannemer gedurende drie jaar van toekomstige MIVB-contracten uit te sluiten.*

*Op 6 februari 2023, na een vergadering met de aannemer, stelde de MIVB vast dat er drie scenario's denkbaar waren:*

*- scenario 1: onder voorbehoud van een redelijke overeenkomst over prijzen en termijnen, de werken onder het Zuidpaleis uitvoeren via de geoptimaliseerde jetgroutingstechniek;*

*- scenario 2: de opdracht van de aannemer voor dit deel van de werken en alle toekomstige werken intrekken en nieuwe overheidsopdrachten uitschrijven;*

*- scenario 3: de optie onderzoeken die de aannemer in juni 2022 informeel naar voren had geschoven, namelijk het gedeeltelijk ontmantelen van het Zuidpaleis om de tunnel te bouwen met behulp van openluchttechnieken die al eerder met succes zijn toegepast.*

*Scenario 1 betekende een verlenging van de werken met acht jaar en aanzienlijke overlast voor de buurt. De extra kosten bedroegen 245 miljoen euro. De werken zouden ongeveer 4,5 jaar duren, van midden 2023 tot eind 2027. Hoewel het Zuidpaleis in dat scenario behouden bleef, zouden alle gebruikers moeten verhuizen. Ook Stalingrad Village en de rest van de wijk zouden sterke hinder ondervinden.*

*Bovendien gaf de aannemer geen bevredigend antwoord op het herhaalde verzoek om een uitsplitsing van de prijzen en trok hij in zijn offerte zijn resultaatsverbintenis in. Er was dus geen zekerheid dat we aan het einde van het project een tunnel*

du Midi et du Stalingrad Village ainsi que, plus largement, pour le quartier. Les travaux auraient lieu entre mi-2023 et fin 2027, soit pendant approximativement 4,5 ans. Ces nuisances auraient entraîné la relocalisation des équipements scolaires, des commerces et probablement des clubs sportifs.

Enfin, l'entrepreneur avait assorti son offre d'un retrait de ses obligations de résultats. C'était inacceptable. La STIB a dès lors constaté l'absence de réponse satisfaisante à la demande répétée de décomposition des prix, soit une insécurité quasiment totale sur les résultats. En d'autres termes, nous n'étions pas sûrs de disposer d'un tunnel en fin de course.

Nous aurions entrepris un chantier bien plus large que le périmètre prévu, impliquant l'avenue de Stalingrad, entraînant du bruit et des nuisances pendant une longue période. Par la suite, nous risquons encore d'être confrontés à de nouvelles difficultés, sans certitude de disposer d'un tunnel après huit ans de chantier. Ce scénario est donc très incertain sur le plan technique, mais présente aussi de gros points négatifs pour le quartier.

Le scénario 2 impliquait le retrait du marché et la relance de plusieurs nouveaux marchés publics pour créer le morceau de tunnel manquant. Face au blocage du scénario 1, la STIB a envisagé une modification du marché initial, à savoir le retrait du volet des travaux restants liés au palais du Midi et à la station de préméto Lemonnier, du périmètre du marché.

<sup>1151</sup> À cet égard, l'entrepreneur pourrait réclamer une compensation financière en faisant valoir le paiement d'une série d'indemnités. La réalisation des travaux liés au palais du Midi et à la station de préméto Lemonnier ferait l'objet de nouveaux marchés publics additionnels, qui seraient lancés en complément d'une demande de permis d'urbanisme, afin de s'affranchir de la contrainte de maintenir le palais du Midi.

L'organisation de nouveaux marchés publics d'une telle ampleur entraînerait des risques multiples liés aux lourdes procédures d'attribution connexes, et surtout à la coordination de plusieurs entrepreneurs concurrents dans la même entreprise de chantier, ainsi qu'à la performance des ouvrages au niveau de leurs interfaces. En outre, il convient de mentionner l'incertitude temporelle concernant l'incidence sur le quartier.

Il est par ailleurs vraisemblable qu'un marché qui serait lancé par la STIB pour remettre en concurrence les travaux qui sont les plus difficiles techniquement et exposés publiquement soit considéré avec prudence par les concurrents potentiels, conduisant à des prix vraisemblablement fort élevés. Il apparaît néanmoins peu réaliste que la solution d'origine pour la reprise en sous-sol du palais du Midi, avec du « jet grouting » phasé, fasse l'objet d'une concurrence. Le risque ne se situe pas tant au niveau des entreprises générales, mais de la réalisation du « jet grouting », pour laquelle la concurrence est plus réduite.

Nonobstant les incertitudes à l'égard des recours et des risques juridiques, l'analyse de ce scénario a mis en lumière que les travaux de modernisation de la station de préméto Lemonnier

*zouden hebben, vooral omdat er altijd nieuwe problemen kunnen opduiken.*

*Scenario 2 hield in dat het contract werd ingetrokken en dat er nieuwe aanbestedingen werden uitgeschreven om het ontbrekende stuk tunnel te realiseren. De MIVB heeft overwogen om het resterende deel van de werken met betrekking tot het Zuidpaleis en premetrostation Lemonnier uit het contract te halen.*

*In dat geval zou de aannemer evenwel een financiële compensatie kunnen vragen en zouden er nieuwe aanbestedingen moeten worden uitgeschreven. Dat brengt meerdere risico's met zich mee, onder meer wegens de omslachtige vergunningsprocedures en de coördinatie van concurrerende aannemers op dezelfde werf. Daarnaast is niet duidelijk hoelang de overlast voor de buurt zal duren.*

*Het valt ook te verwachten dat de aanbesteding voor de technisch moeilijkste werken door potentiële concurrenten met de nodige voorzichtigheid zal worden bekeken, waardoor de prijzen waarschijnlijk zeer hoog zullen liggen. Bovendien is de concurrentie al beperkt voor de jetgrouting.*

*Om al die redenen was scenario 2 geen optie voor de MIVB.*

peuvent être aisément confiés à un autre entrepreneur. En outre, les prix de l'entrepreneur pour ces travaux n'étaient pas particulièrement favorables.

La STIB n'a pas souhaité retenir le scénario 2, qui dessert les intérêts de la Région, notamment en raison de difficultés administratives, de marché et de calendrier.

<sup>1153</sup> Choisir ce scénario aurait signifié retourner deux étapes en arrière, relancer un appel d'offres, attendre les réponses et décider ensuite comment procéder.

Nous savons qu'il n'y a pas cent entrepreneurs sur le marché capables de réaliser ce type de chantier. Par conséquent, le risque existait que nous ne trouvions personne ou que nous devions faire appel au même entrepreneur, mais à un coût nettement supérieur et en ayant, entre-temps, perdu plusieurs années.

Ce scénario nous aurait donc fait perdre du temps, sans apporter d'autres solutions que celles qui sont sur la table, que ce soit au niveau technique et budgétaire ou au niveau des délais.

Le troisième scénario prévoit un démontage partiel du palais du Midi, avec conservation des façades. La réalisation du tunnel est alors exécutée via une technique classique à ciel ouvert, au moyen de parois moulées ou de pieux forés. Dans ce scénario, la maîtrise des aspects techniques, financiers et de planning est assurée, vu que la technique a été utilisée avec succès entre le palais du Midi et la gare du Midi.

Il s'agit de la décision la plus difficile de cette législature, car le palais du Midi est le cœur du quartier, un quartier qui a déjà énormément souffert. Cette décision a été mûrement réfléchie, car nous voulions connaître les tenants et aboutissants des différents scénarios et être totalement sûrs de choisir le meilleur.

Nous avons également eu de nombreuses discussions avec la Ville de Bruxelles, en vue de trouver des solutions en amont.

Certes, ce troisième scénario n'est pas facile. Le chantier est énorme et a un impact important sur le quartier. Comparé aux deux autres options, celle-ci offre cependant la solution la plus rapide et la plus maîtrisable. L'avantage est qu'il se limite au sous-sol du palais du Midi, permet de refermer l'avenue de Stalingrad, de réinvestir l'espace public, de rendre une partie du quartier à ses habitants et de faire en sorte que le chantier soit le moins visible possible. Par ailleurs, ses inconvénients sont également nombreux, notamment pour les habitants du quartier et pour les occupants du palais du Midi.

<sup>1155</sup> (poursuivant en néerlandais)

*Le gouvernement a pris le temps nécessaire pour opérer ce choix difficile. Vu les surcoûts, les retards de chantier et l'impact sur le quartier, le troisième scénario s'est avéré le moins négatif et le plus sûr.*

*Als we voor dit scenario hadden gekozen, hadden we twee stappen achteruitgezet. Er zijn geen honderd aannemers die dit soort werk kunnen uitvoeren. Het risico is dus dat we niemand vinden of dat we dezelfde aannemer moeten inschakelen, maar tegen veel hogere kosten, en ondertussen hebben we veel tijd verspild.*

*Het derde scenario houdt een gedeeltelijke ontmanteling van het Zuidpaleis in, met behoud van de gevels. Op die manier kan de tunnel worden gebouwd met conventionele openluchttechnieken, zoals diepwanden of boorpalen. In dit scenario zijn de technische, financiële en planningsaspecten onder controle, aangezien de techniek met succes is toegepast tussen het Zuidstation en het Zuidpaleis.*

*Het was de moeilijkste beslissing van deze regeerperiode, omdat het Zuidpaleis het hart vormt van een wijk die het al zwaar te verduren kreeg. We hebben de scenario's grondig bestuurd omdat we absoluut zeker van wilden zijn dat we het beste zouden kiezen. De keuze is ook uitgebreid met de stad Brussel besproken.*

*We weten dat de impact op de buurtbewoners en de gebruikers van het Zuidpaleis groot is. Vergeleken met de andere twee scenario's is dit evenwel de snelste en meest beheersbare oplossing. Het voordeel is dat de werken beperkt blijven tot het Zuidpaleis, waardoor de bouwput in de Stalingradlaan kan worden gesloten en de openbare ruimte opnieuw kan worden opengesteld voor het publiek.*

(verder in het Nederlands)

De regering heeft de nodige tijd genomen om deze moeilijke keuze te maken, omdat ze het belangrijk vond om de details van de verschillende scenario's te doorgronden, alternatieven of andere technieken te onderzoeken en na te gaan of ze de conflicten met de huidige aannemer kon ontmynen om tot

*Que ce soit dans le cadre du premier ou du troisième scénario, les usagers du palais du Midi devaient déménager. Le premier scénario comportait en outre de fortes nuisances sonores et des vibrations.*

*La Ville de Bruxelles étant propriétaire du palais du Midi, le gouvernement prendra toutes les décisions relatives au déménagement en concertation avec elle. La Ville recherche un nouvel emplacement pour la haute école, qui subit déjà actuellement de nombreuses nuisances dues au chantier.*

<sup>1157</sup> *Pour les clubs sportifs, un nouveau lieu sera également recherché dans le quartier, en collaboration avec l'échevin des Sports de la Ville de Bruxelles. Le déménagement de ces clubs ne se fera pas encore durant la prochaine année scolaire. Une partie d'entre eux pourra même rester encore plus longtemps, car certaines parties du bâtiment ne devront pas être démolies immédiatement. D'autres seront relogés dans le quartier.*

*Pour les commerçants, il convient de distinguer les commerçants installés dans le palais du Midi et ceux établis dans le quartier. Tous souffrent du chantier, mais il est évident que les commerçants installés dans le palais sont les plus durement touchés. Certains sont à la tête d'un commerce transmis de génération en génération et l'annonce de l'indisponibilité de leur établissement pendant les dix prochaines années est une catastrophe pour eux. J'en appelle à ne pas faire de récupération politique de cette situation délicate. La Ville de Bruxelles et le gouvernement cherchent ensemble les meilleures solutions.*

goede oplossingen komen. Gelet op de bijkomende kosten, de vertragingen voor de werf en de impact op de wijk is het derde scenario het minst negatieve en ook het meest zekere. De gebruikte technieken zijn bekend en de tunnel zal er zeker komen, zonder dat we weer met vertragingen en problemen worden geconfronteerd. Dat is belangrijk.

Zowel in het eerste als het derde scenario moesten de huidige gebruikers van het Zuidpaleis verhuizen. In het eerste scenario was er veel hinder van de werf, waaronder sterke geluidsoverlast en trillingen. In datzelfde scenario was het onmogelijk voor de hogeschool, de handelaars en de sportclubs om op een werkbare manier in het Zuidpaleis te blijven. De regering wist dat vele of zelfs alle gebruikers zouden moeten verhuizen en ze heeft daarover met de stad Brussel overlegd.

De hogeschool heeft op dit moment al heel veel last van de werf. Het is de bedoeling om die naar een andere locatie over te brengen. De stad Brussel is een nieuwe locatie aan het zoeken. Het Zuidpaleis is eigendom van de stad Brussel en de regering zal dan ook alle beslissingen over de verhuizing in overleg met de stad nemen.

Ook voor de sportclubs wordt een nieuwe locatie gezocht. We moeten ervoor zorgen dat ze in de wijk kunnen blijven. Ze hebben een essentiële functie, want jongeren uit de wijk gaan daar voetballen of boksen.

We bekijken met de schepen van Sport van de stad Brussel wat de mogelijkheden zijn in de wijk zelf. Voor een oplossing moet met meerdere aspecten rekening worden gehouden. Tijdens sommige fasen van de werf, zoals de aanvraag van de vergunning, kunnen de sportclubs in het gebouw blijven. Dat betekent dat ze in afwachting van hun verhuizing nog nieuwe sporters kunnen ontvangen.

De verhuizing van de sportclubs zal nog niet in het volgende schooljaar plaatsvinden. Een deel van de sportclubs kan nog langer in het Zuidpaleis blijven omdat bepaalde delen van het gebouw niet onmiddellijk dienen afgebroken te worden. Andere clubs worden ondergebracht in andere locaties in de buurt. In het Vander Puttenstadion wordt ook het nodige gedaan om ervoor te zorgen dat alle sportclubs in de wijk de volledige garantie hebben dat hun activiteiten zonder onderbreking kunnen doorgaan.

Daarnaast zijn er de handelaars. Ik maak een onderscheid tussen de handelaars in het Zuidpaleis zelf en de handelaars in de wijk. Beide groepen ondervinden hinder van de werf. De handelaars in het Zuidpaleis zelf worden natuurlijk het zwaarst getroffen. Sommige van hen hebben een zaak die van generatie op generatie werd doorgegeven. Vaak hebben ouders een zaak opgestart, die ze willen overlaten aan hun kinderen. Die mensen hebben de boodschap gekregen dat hun handelspand de komende tien jaar wellicht niet beschikbaar zal zijn. Dat is een verschrikkelijke boodschap om te brengen, en ik roep op om er geen politieke spelletjes mee te spelen. Die mensen hebben geen boodschap aan politici die munt slaan uit hun problemen. Ze hebben nood aan

<sup>1159</sup> *La Région bruxelloise et la Ville de Bruxelles partagent l'objectif de permettre aux commerçants actuels de réintégrer en priorité le palais du Midi après sa reconstruction, afin également d'éviter une gentrification et préserver l'âme de l'édifice.*

*S'agissant des commerçants du quartier qui ne sont pas implantés dans le palais du Midi, le départ de la haute école et des clubs sportifs représentera une perte de clients pour eux. Un périmètre a été délimité en collaboration avec hub.brussels afin d'y examiner l'impact sur les commerçants et la manière de compenser leur perte de revenus. La secrétaire d'État Trachte et l'échevin de la Ville de Bruxelles, Fabian Maingain, chercheront des solutions sur mesure pour le quartier. Les 400 millions d'euros évoqués incluent les indemnités de dédommagement ainsi que d'autres mesures d'accompagnement.*

<sup>1161</sup> *(poursuivant en français)*

La communication avec les riverains est cruciale. Une réunion d'information a été organisée ce vendredi en soirée, sur place, avec les commerçants du palais du Midi. La Ville de Bruxelles, la Région bruxelloise et la STIB y étaient représentées pour dresser l'état de la situation. Chaque participant a pu exprimer individuellement ses besoins spécifiques. Cette rencontre a été suivie d'une réunion d'information à plus large échelle, à laquelle ont été invités les riverains et les autres commerçants du quartier.

eerlijkheid, transparante informatie en oplossingen. Daar zijn we naar op zoek.

Dat betekent dat er voor die specifieke groep ook geen goed scenario bestaat. Hoe goed je die mensen ook begeleidt, ze moeten hun zaak, die ze jarenlang hebben opgebouwd, een hele tijd stopzetten. Dat is een gigantisch moeilijke boodschap om te brengen. Uiteraard is het de bedoeling dat die mensen na de reconstructie van het Zuidpaleis kunnen terugkeren. Het Brussels Gewest en Brussel-Stad delen die doelstelling.

Daarbij willen we gentrificatie vermijden en de ziel en het karakter van het Zuidpaleis behouden. Het Zuidpaleis staat en valt immers met het specifieke karakter dat door de handelaars wordt gecreëerd. Het gaat om buurtbewoners die al sinds generaties een zaak hebben in het Zuidpaleis en er verankerd zijn. Daarom willen we dat ze er later ook kunnen terugkeren.

Hoe zal dat exact verlopen? Welnu, de stad Brussel is eigenaar van het gebouw en moet bekijken wat de beste juridische manier is om voorrang te geven aan de huidige handelaars. We gaan op zoek naar individuele oplossingen op maat. De oplossing zal dus niet voor alle handelaars dezelfde zijn, maar er zal wel met hen worden overlegd om na te gaan welke impact de operatie op hen heeft, wat hun standpunt is en op welke manier we hen tijdens de hele periode kunnen begeleiden.

Daarnaast zijn er ook gevolgen voor handelaars uit de buurt die niet in het Zuidpaleis zelf zijn gevestigd. Het is niet omdat die handelszaken kunnen blijven bestaan, dat ze geen overlast ondervinden. Wanneer de hogeschool en de sportclubs uit de wijk verdwijnen, verliezen ze immers klanten. De aantrekkelijkheid van de wijk staat vandaag al zwaar onder druk, maar tot nu toe tonen de handelaars zich veerkrachtig en houden ze hun zaken overeind. Ik vind dat bewonderenswaardig.

Er werd samen met hub.brussels een zone afgebakend, waarbinnen wordt nagegaan wat de impact is op de handelaars en hoe hun inkomensverlies gecompenseerd kan worden. Staatssecretaris Trachte zal samen met schepenv Fabian Maingain van de stad Brussel oplossingen zoeken op maat van de wijk. Daarvoor zullen middelen worden uitgetrokken. Met betrekking tot de 400 miljoen waar ik het daarnet over had, is er ook rekening gehouden met schadevergoedingen en andere begeleidende maatregelen.

*(verder in het Frans)*

*Communicatie met buurtbewoners is van cruciaal belang. Vrijdagavond werd een informatievergadering georganiseerd met de winkeliers van het Zuidpaleis. Later volgde een ruimere informatievergadering voor de buurtbewoners en andere lokale handelaars.*

*Natuurlijk was niet iedereen aanwezig. We werken per doelgroep omdat we uit ervaring weten dat we zo de meeste mensen bereiken. We zullen de komende weken en jaren die*

Bien entendu, tout le monde n'était pas présent. Nous avons travaillé par groupes car nous savons d'expérience que cela permet de toucher le plus de monde possible. Nous continuerons de contacter et d'informer les riverains dans les prochaines semaines et années. Une réunion d'information spécifique pour les clubs sportifs est organisée ce soir même. Nous veillons à bien cibler l'information.

Il nous reste encore un peu de temps pour dégager des solutions, car le démantèlement de l'intérieur du palais du Midi ne débutera pas avant janvier 2025, mis à part les travaux préparatoires. Ce chantier sera minutieusement préparé. Une procédure urbanistique sera très prochainement lancée, lors de laquelle les occupants du palais du Midi et le public auront l'occasion d'être à nouveau entendus. Dans l'intervalle, la Région bruxelloise, la Ville de Bruxelles et la STIB mettront tout en œuvre pour soutenir les personnes touchées. Les mesures seront élaborées sur la base d'un nouveau pacte avec le quartier.

Les écoles et les clubs sportifs qui utilisent les infrastructures du palais du Midi seront relogés sans interruption d'activité. Les commerces qui devront déménager bénéficieront de mesures d'accompagnement, d'indemnités spécifiques et adaptées. Les commerçants seront bientôt invités par la Ville de Bruxelles et la Région afin que nous puissions examiner avec eux chaque situation de manière individuelle et personnalisée.

<sup>1163</sup> Par ailleurs, l'ensemble des commerces du quartier touchés par l'arrêt des activités du palais du Midi recevront eux aussi un soutien spécifique.

Enfin, la Région soutient la volonté de la Ville de Bruxelles de donner la priorité aux occupants actuels du bâtiment pour disposer à nouveau d'une cellule commerciale adéquate dans le futur projet de développement du palais du Midi. Je le répète, nous voulons garder l'esprit du bâtiment, et nous verrons avec la Ville comment y arriver au mieux.

<sup>1165</sup> (poursuivant en néerlandais)

*Pour ce projet, le gouvernement a décidé d'élaborer un cadre urbanistique réglementaire spécifique, afin de raccourcir les délais. Le secrétaire d'État Pascal Smet a formulé une proposition qui offre la garantie d'une enquête publique, mais tenant compte de la nécessité d'une réalisation accélérée du tronçon Gare du Nord-Albert tout en préservant le droit démocratique de consultation et la possibilité de recours. La procédure de permis passerait ainsi de 450 à environ 170 jours.*

*Nous devons évidemment saisir l'occasion de rénover en profondeur cet édifice emblématique qu'est le palais du Midi. Ce nouveau projet devra encore faire l'objet de débats, y compris avec les habitants du quartier.*

*communicatie voortzetten. Vanavond vindt nog een specifieke informatievergadering voor de sportclubs plaats.*

*We hebben nog tijd om oplossingen te vinden, aangezien de ontmanteling pas in januari 2025 begint. Die werken zullen nauwgezet worden voorbereid. Binnenkort zal een vergunningsprocedure worden opgestart, waarbij de gebruikers van het Zuidpaleis en het publiek de kans krijgen om opnieuw te worden gehoord. Ondertussen stellen het gewest, de stad Brussel en de MIVB alles in het werk om de getroffen te steunen, op basis van een nieuw pact met de buurt.*

*Scholen en sportclubs die gebruikmaken van het Zuidpaleis zullen een ander onderdak krijgen zodat ze hun activiteiten niet moeten onderbreken. Winkels die moeten verhuizen, zullen de nodige steun en compensatie krijgen.*

*Ook de overige handelaars in de wijk zullen specifieke steun krijgen.*

*Tot slot onderschrijft het gewest de wens van de stad Brussel om in het nieuwe Zuidpaleis voorrang te geven aan de huidige gebruikers van het gebouw.*

(verder in het Nederlands)

De regering heeft beslist om voor dit project een specifiek stedenbouwkundig regelgevend kader op te stellen, om de termijn zo kort mogelijk te houden. Het project zal immers lang duren en een grote impact hebben. De stedenbouwkundige procedure moet uiteraard nageleefd worden, maar dient zo weinig mogelijk tijd in beslag te nemen.

Staatssecretaris Pascal Smet heeft een voorstel gedaan dat de garantie biedt op een openbaar onderzoek met de gebruikelijke looptijd, een impactstudie enzovoort, maar waarbij het vergunningsproces toch de versnelde afwerking van het tracé Noordstation-Albert voor ogen houdt en tegelijkertijd het democratische recht op inspraak en beroepsmogelijkheid vrijwaart. De termijn voor de vergunningsperiode zou daarbij ingekort worden van de gebruikelijke 450 dagen tot ongeveer 170 dagen.

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

Pour ce qui concerne les budgets, j'ai évoqué la semaine passée un montant de quelque 400 millions d'euros dans les deux scénarios. Celui-ci couvre plusieurs volets :

- les éléments purement techniques, comme le supplément pour la réalisation des travaux et les surcoûts réels ;
- les budgets d'indemnisation et de relocalisation des occupants du palais du Midi ;
- le budget de reconstruction du palais du Midi.

Dans le scénario 1, l'ensemble de ces éléments est évalué à 425 millions d'euros. Dans le scénario 3, il l'est à 385 millions d'euros. Ces chiffres sont à considérer avec prudence, car il s'agit d'estimations. Le montant exact dépendra des choix opérés pour la reconstruction du palais du Midi et des indemnisations des commerçants. Cela vous donne, à tout le moins, un ordre de grandeur du surcoût, qui avoisinera les 400 millions d'euros dans tous les scénarios. Le ministre Gatz fera en sorte d'inscrire ce montant au budget pluriannuel de la Région.

S'agissant des répercussions sur l'ensemble du projet, nous sommes confrontés à des surcoûts énormes pour le deuxième tronçon, qui est géré par Beliris. L'estimation actuelle est de 4,4 milliards d'euros sur un budget régional annuel d'environ 6 milliards d'euros par an.

<sup>1169</sup> Il est donc essentiel de trouver des moyens budgétaires. Pour le second tronçon, qui n'est pas encore en chantier, nous discutons actuellement avec Beliris afin de réduire les offres et faire en sorte d'augmenter la participation des autorités fédérales.

Pour le premier tronçon, dont le chantier est déjà entamé, nous devons faire en sorte que le montant de 400 millions d'euros soit inclus dans le budget régional. Cet exercice est effectivement complexe, mais j'ai pleinement confiance en mon collègue M. Sven Gatz pour traduire les montants dans les budgets pluriannuels de la STIB, afin que nous puissions régler les factures en temps voulu.

Je tenais à vous répondre en détail et éviter ainsi un quelconque reproche de manque de transparence.

Uiteraard moeten we van de gelegenheid gebruikmaken om het iconische gebouw dat het Zuidpaleis is, grondig te renoveren. Er komen maatregelen om het gebouw te beschermen en tegelijkertijd te herwaarderen. De gevels, die grotendeels uit het einde van de negentiende eeuw dateren, zullen behouden blijven, maar de binnenkant van het gebouw, waaraan de afgelopen decennia verbouwingen zijn gebeurd, is in een zodanige staat dat er renovatiewerken nodig zijn. Over het nieuwe project moeten we nog debatteren, ook met de bewoners van de wijk. Het gebouw moet immers zijn ziel behouden.

*(verder in het Frans)*

*De extra kosten worden op ongeveer 400 miljoen euro geschat. Dat bedrag omvat de kosten van de werken, de compensatievergoedingen en herhuisvestingskosten van de gebruikers van het Zuidpaleis en de heropbouw van het gebouw.*

*Dat brengt mij bij de gevolgen voor het project als geheel. De totale kostprijs van het project wordt momenteel geschat op 4,4 miljard euro, op een jaarlijkse gewestbegroting van ongeveer 6 miljard euro.*

*Voor het tweede deel, waarvoor de werken nog niet zijn gestart, voeren we momenteel gesprekken met Beliris om de offertes te verlagen en de bijdrage van de federale overheid te verhogen.*

*Voor het eerste deel, waarvoor de werken al begonnen zijn, moeten we het extra bedrag van 400 miljoen in de meerjarenbegroting inschrijven. Dat is allesbehalve eenvoudig, maar ik heb het volste vertrouwen in minister Gatz.*

<sup>1173</sup> **M. Mathias Vanden Borre (N-VA)** (*en néerlandais*).- *Nous savions depuis longtemps que les nuisances pour le quartier seraient colossales. Dès le début des travaux, vous auriez dû élaborer un plan avec la Ville de Bruxelles et fournir des informations claires. Les commerçants ont le sentiment d'être considérés comme des dégâts collatéraux.*

*L'incertitude règne. Vous n'avez pas parlé du montant auquel pourront prétendre les commerçants. Où pourront-ils déménager ? Quid du calendrier ? La plupart sont déjà dans les difficultés jusqu'au cou. Si la situation actuelle perdure encore des années, le quartier deviendra totalement invivable.*

<sup>1175</sup> **M. David Weytsman (MR)**.- *Je soutiens totalement ce qui vient d'être dit par M. Vanden Borre. Je me permets d'insister sur le fait que, si nous choisissons le troisième scénario, il faut absolument geler les baux commerciaux. C'est la moindre des choses pour les commerçants.*

*J'avais reçu la note, il ne fallait pas me la relire aujourd'hui. J'avais juste besoin d'avoir des réponses juridiques, judiciaires, techniques et financières. Et oui, Madame la Ministre, je souhaiterais entendre la STIB, car je n'ai pas reçu de réponse à mes questions.*

*Madame la Présidente, pourrions-nous entendre la STIB la semaine prochaine ? Ce serait vraiment très utile.*

*Je reste dubitatif quant au choix du scénario. Je ne dis pas que ce n'est pas le bon choix, même si je reste meurtri par cette idée de démolition-reconstruction. Il s'agit bien d'une démolition complète, même si vous dites que l'on va garder le cœur du palais du Midi. Ce bâtiment va être totalement démoli, y compris le passage du Travail. Le bourgmestre de la Ville de Bruxelles a bien annoncé hier que tout le palais du Midi sera changé. Il n'est donc pas question de « cœur ». Par ailleurs, il va probablement être nécessaire de démolir une partie de la façade pour amener le matériel.*

*Certes, le deuxième scénario nous expose à toute une série de risques, mais c'est le cas du troisième scénario également. Il va falloir des permis pour le démantèlement, pour la construction, pour les travaux. Après avoir écouté votre réponse, le premier scénario me semble moins cher que le troisième, quand on*

**De heer Mathias Vanden Borre (N-VA)**.- *We wisten al lang dat de overlast voor de buurt heel groot zou zijn. In elk geschetst scenario zou het onleefbaar zijn om in het Zuidpaleis te blijven. De directeur van de MIVB heeft dat ook bevestigd.*

*U had vanaf het begin van de werken samen met de stad Brussel een plan voor de buurt moeten opstellen en duidelijke informatie verstrekken. De regering onderzoekt nog altijd alternatieven en de buurtbewoners en handelaars worden nu pas ingelicht. De werken zijn nochtans al enkele jaren bezig en zullen nog tot 2030 duren. Pas daarna kunnen de handelaars terugkeren.*

*U zou eens in de buurt moeten gaan wandelen. De handelaren hebben het gevoel dat ze als nevenschade worden beschouwd. Zij moeten de gevolgen opvangen van het gebrek aan informatie en planning in dit dossier. U zegt dat de handelaars moeten worden gerespecteerd, maar dat spreekt voor zich.*

*De onduidelijkheid blijft. U hebt niet gezegd op welk totaalbedrag de handelaren een beroep kunnen doen en ook niet hoe groot het bedrag per handelaar is.*

*Waar zullen de handelaren naartoe verhuizen? Hoe zit het met de planning? Het water komt het merendeel van de handelaren nu al tot aan de lippen. Als de huidige situatie nog jaren aansleept, wordt de buurt totaal onleefbaar.*

**De heer David Weytsman (MR)** (*in het Frans*).- *Als het scenario 3 wordt, moet u zeker de handelshuurprijzen bevroren. Dat is het minste wat u kunt doen voor de handelaars.*

*De nota had ik gekregen, die moest u vandaag echt niet voorlezen. Ik wilde gewoon antwoorden. En ja, ik zou graag de MIVB horen, want ik kreeg geen antwoorden op mijn vragen. Mevrouw de voorzitter, kan dat volgende week?*

*Ik heb nog steeds twijfels over het gekozen scenario. Het Zuidpaleis wordt wel degelijk volledig afgebroken, met inbegrip van de Arbeidsdoorgang. Het is waarschijnlijk zelfs nodig om een deel van de gevel af te breken om het materieel aan te voeren.*

*Het tweede scenario houdt risico's in, maar dat geldt evengoed voor het derde. Er zijn vergunningen nodig voor ontmanteling, bouw en werkzaamheden. Uit uw antwoord leid ik af dat scenario 1 minder duur is dan scenario 3. In de media werd het tegenovergestelde beweerd.*

regarde l'ensemble du projet. J'ai pourtant lu le contraire dans la presse, à savoir que le premier scénario coûterait le double. Or, quand on compare les chiffres que vous avez donnés aujourd'hui, il paraît moins cher.

<sup>1177</sup> Je ne comprends pas vos propos concernant l'impact sur les habitants et le quartier ! Le scénario que vous appuyez me semble engendrer beaucoup plus de conséquences, d'autant que le premier scénario prévoit la possibilité d'utiliser une partie des tunnels qui sont mis à disposition et qui sont vides, pour effectuer une partie des travaux. Ce n'est pas moi qui le dis, ce sont les experts !

Par ailleurs, deux éléments posent un problème. D'une part, vous indiquez que, selon le premier scénario, il n'est pas certain que nous aurons un tunnel à la fin des travaux. S'il y a un problème de faisabilité, nous devons recevoir une explication technique. Cette information est nouvelle et ne se trouve pas dans la note !

D'autre part, Monsieur Verstraete, vous savez à quel point le groupe MR défend le métro, mais la grande différence que j'entends aujourd'hui réside dans la mise en circulation du métro, en 2030 ou 2035. Je vous ai posé une question claire à laquelle vous n'avez pas répondu, Madame la Ministre : quelle sera la différence d'offre relative au métro entre 2030 et 2035 ? Considérant qu'il n'y aura pas de dépôt, il faudra faire repartir les métros dans l'autre sens durant la nuit. Or, la STIB m'a indiqué que cette manœuvre était particulièrement difficile. C'est précisément sur ce point que nous devons tâcher d'avoir des réponses et nous baser pour prendre la décision.

<sup>1179</sup> **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Je remercie la ministre pour la transparence de sa communication. Lors des dernières interventions de mon groupe sur le sujet, nous avons demandé que les différents choix soient objectivés et que les coûts et délais de chaque scénario soient maximisés, afin d'établir une comparaison en bonne et due forme. Au vu de tout ce que j'ai pu lire et entendre, et même si nous ne sommes pas du tout enchantés par la situation, le scénario choisi par le gouvernement, en qui nous avons confiance, est le meilleur choix.

J'espère que tout sera mis en œuvre pour faciliter la vie, déjà bouleversée par cet important chantier, des riverains, des commerçants et des occupants du palais du Midi. Quelques mesures ont été exposées. J'espère que leur concrétisation sera rapide et sans couac, en concertation avec la Ville de Bruxelles - ce dont je ne doute pas.

Par ailleurs, j'entends le MR défendre tout et son contraire et faire de la musculation politique. D'un côté, il se dit pro-métro et veut que cela avance vite ; de l'autre, il demande le classement du palais du Midi. Mais à force de faire le grand écart, on risque une belle déchirure !

Enfin, nous avons refusé, dans cette commission, d'adopter une ordonnance de type « OTAN », qui aurait bafoué les procédures urbanistiques et les concertations citoyennes. Le gouvernement proposera donc au Parlement une procédure de type « plan

*Uw uitspraken over de gevolgen voor de wijk zijn onbegrijpelijk. Het scenario waar u voor kiest, heeft een veel grotere impact, aangezien in scenario 1 de bestaande tunnels kunnen worden gebruikt voor de werkzaamheden. U beweert dat dat niet garandeert dat er aan het einde van de werken een tunnel is. Dat is nieuw en staat niet in de nota. Kunt u dat technisch onderbouwen?*

*Het grote verschil zit in de ingebruikname van de metro in 2030 of 2035. Op mijn vraag welk verschil in aanbod dat tot gevolg zal hebben, antwoordde u niet. Er zal geen remise zijn, dus moeten de metrostellen 's nachts worden teruggereden, maar dat is volgens de MIVB bijzonder moeilijk. Op basis van dat soort elementen moet de regering een beslissing nemen.*

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Op basis van de beschikbare informatie denk ik dat de regering de beste keuze heeft gemaakt, ook al zijn we niet erg blij met de situatie.*

*Ik hoop dat de regering alles in het werk stelt om de situatie voor alle betrokkenen zo leefbaar mogelijk te houden en de voorgestelde maatregelen snel uitvoert.*

*De MR spreekt zichzelf tegen wanneer ze enerzijds beweert dat ze voor de metro is en een snelle uitvoering wenst en anderzijds om de bescherming van het Zuidpaleis vraagt.*

*We hebben in de commissie geweigerd een NAVO-achtige ordonnantie aan te nemen, die de stedenbouwkundige procedures en het burgeroverleg met voeten zou treden. De regering zal nu een versnelde procedure zoals voor het scholenplan aan het parlement voorstellen. Hoewel ik die procedure niet ideaal vind, waardeer ik het dat de regering naar ons heeft geluisterd op dat belangrijke punt.*

écoles », en procédure accélérée. Je le répète, même si nous ne sommes pas enchantés par le procédé, je remercie la ministre et le gouvernement d'avoir été à l'écoute sur ce point très important, à nos yeux, dans ce dossier.

<sup>1181</sup> **Mme Bianca Debaets (cd&v)** (en néerlandais).- *Qu'en est-il de la concertation avec l'Union européenne ? Discutez-vous avec la ministre Lalieux, chargée de Beliris ? Examinez-vous la possibilité d'un partenariat public-privé ?*

*Quid de la clé de répartition des compensations pour les commerçants comprises dans les 400 millions d'euros ?*

*Il faut une analyse juridico-financière qui se pencherait sur les recours, le contenu exact des contrats, et le montant que devra débours la Région, si le tronçon 2 n'est pas aménagé.*

<sup>1183</sup> **M. Ibrahim Dönmez (PS)**.- *Contrairement à ce que l'on a pu entendre ici, le scénario 3, pour lequel le gouvernement a opté, ne démolit pas tout, puisqu'il préserve toutes les façades. Ce qui m'importe est l'encadrement qui sera assuré pour tout le quartier. Nous parlons tout de même de 7.000 sportifs, de 30 clubs de sport - toutes disciplines confondues - et d'énormément de commerçants.*

Comme vous l'avez dit, il s'agit de l'une des décisions les plus difficiles à prendre de cette législature. Il ne s'agit peut-être pas de la meilleure des solutions, mais de la moins dommageable. Tout le monde est conscient du fait que la solution parfaite n'existe pas. La décision prise me paraît sage et implique des techniques qui ont déjà prouvé leur fiabilité à d'autres endroits du chantier. Mon groupe vous soutient à cet égard.

<sup>1185</sup> **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Le gouvernement a pris une décision extrêmement difficile. Je vous félicite pour votre transparence exemplaire. Lors des auditions, nous avons obtenu tous les détails techniques. Des entreprises belges, qui font partie du gratin mondial de la construction, ont examiné toutes les options. Je trouve dès lors hallucinant d'entendre certains élus affirmer subitement qu'il en existe d'autres. Un tel populisme opportuniste, c'est du jamais vu !*

**Mevrouw Bianca Debaets (cd&v)**.- Ik krijg heel sterk het gevoel dat u aan crisismanagement doet en dat een globale langetermijnvisie voor de buurt en voor metrolijn 3 ontbreekt. CEO Brieuc de Meeûs heeft duidelijk gezegd dat traject 1 geen zin heeft als traject 2 er niet komt.

Hoever staat het overleg met de Europese Unie? Spreekt u met minister Lalieux die bevoegd is voor Beliris? Onderzoekt u de mogelijkheden tot publiek-private samenwerking? Op die vragen blijft u het antwoord schuldig.

De compensaties voor de handelaars zitten dus vervat in die 400 miljoen euro, maar hoe zit het met de verdeelsleutel? Hoeveel wordt er precies voor hen uitgetrokken?

We vragen niet nog een onderzoek dat tot verdere vertraging leidt, maar wel een financieel-juridische analyse. Wat met de beroepsprocedures, want die mogen we hoe dan ook verwachten? Wat staat er precies in de contracten? Wat zal het gewest moeten ophoesten als traject 2 niet wordt aangelegd? We vragen transparantie, want het parlement en de Brusselaar hebben het recht om te weten wat die addertjes onder het gras zullen kosten.

**De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *In het gekozen scenario blijven alle gevels behouden. Het belangrijkste is echter de ondersteuning van alle betrokkenen in de wijk.*

*Het gaat om een van de moeilijkste beslissingen tijdens deze regeerperiode. De regering koos misschien niet de beste oplossing, maar wel de minst nadelige. U kunt dan ook op de steun van de PS rekenen.*

**De heer Arnaud Verstraete (Groen)**.- De regering heeft een enorm moeilijke beslissing genomen, met een enorme impact en grote uitdagingen, die u goed geschetst hebt. Het gaat waarschijnlijk om het grootste en langste project van de eeuw in het Brussels Gewest.

Ook feliciteer ik u voor de voorbeeldige transparantie. U hebt de nota de dag na de beslissing spontaan doorgestuurd naar de commissieleden, wat volgens mij nog nooit eerder gebeurde in dit parlement. U hebt uitgebreid geantwoord. Tijdens de hoorzittingen met de MIVB kregen we alle technische details. Belgische bedrijven die op bouwkundig vlak tot de wereldtop

1187 **M. David Weytsman (MR)**.- Je pose des questions et j'ai droit à des réponses. Arrêtez vos diatribes ! Vous êtes mal à l'aise et vous passez votre temps à accuser les autres. Si vous répondiez à mes questions, je serais bien à l'aise de défendre ce projet.

(Rumeurs)

1193 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Monsieur Weytsman, si vous vous sentez visé, ce n'est peut-être pas sans raison.*

*Malgré la tenue d'auditions et le partage constant des données techniques, certains députés prétendent encore manquer d'informations et de clarté sur ce dossier.*

*Le gouvernement cherche des solutions pour tous les intéressés, et ce, dans des conditions difficiles. Les commerçants et les associations sportives sont le cœur du quartier. Il faut mettre tout en œuvre pour les maintenir à cet endroit et leur offrir des solutions, ce que fait le gouvernement.*

1195 **M. Francis Dagrín (PTB)**.- La bonne nouvelle est que vous garantissez le retour de tous les commerçants dans le palais du Midi. Malheureusement, le délai prévu est extrêmement long.

S'agissant des risques de gentrification du quartier, nous demandons que les baux commerciaux soient maintenus non seulement pour les commerçants du palais du Midi, mais aussi pour les autres commerçants des quartiers concernés.

Avez-vous exploré d'autres pistes, par exemple le recours à des entreprises de construction publiques, comme à Paris, où le réseau de métro se développe à une vitesse phénoménale ? Le chiffre d'affaires d'un consortium comme Jan De Nul est de 2,5 milliards d'euros, pour 108 millions de bénéfices.

Vous l'avez dit, le chantier sera extrêmement long. Entre-temps, le réseau de transport public vers Evere et Schaarbeek est totalement saturé. Qu'envisagez-vous pour le renforcer en attendant l'ouverture du métro ?

behoren, hebben alle opties onderzocht. De MIVB heeft daarvoor ook nog andere bureaus ingeschakeld.

Ik vind het dan ook hallucinant dat sommige verkozenen plots beweren dat er nog andere opties zijn. Dat opportunistische populisme is ronduit ongezien. Men maakt misbruik van de pijnlijke situatie en van het lijden van veel mensen in die wijk.

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Ik stel vragen en heb recht op antwoorden. U voelt zich ongemakkelijk en hangt de moraalridder uit. Als ik antwoorden had gekregen, zou ik mij misschien achter het project kunnen scharen.*

(Rumoer)

**De heer Arnaud Verstraete (Groen)**.- Mijnheer Weytsman, ik heb u niet aangesproken. Als u zich toch aangesproken voelt, is daar waarschijnlijk een goede reden voor.

Ook al hebben er hoorzittingen plaatsgevonden en wordt er voortdurend technische informatie verstrekt, toch beweren sommige commissieleden dat het hun aan informatie ontbreekt en er weinig duidelijkheid heerst over het dossier. Ze willen blijkbaar niet luisteren. Andere commissieleden hebben suggesties gedaan om de oplossingen voor de handelaars nog te verbeteren op juridisch vlak. Het is belangrijk dat de regering daarmee rekening houdt.

Mevrouw de minister, het is goed dat de regering betrouwbaar en transparant is over de manier waarop ze het dossier aanpakt en vooruitgang boekt. De regering maakt haar beloftes waar en laat niemand in de steek. Ze zoekt ook in moeilijke omstandigheden naar oplossingen voor alle betrokkenen. De handelaars en de sportverenigingen vormen inderdaad het hart van de wijk. De regering moet alles in het werk stellen om die daar te kunnen houden en oplossingen bieden. Ik ben er zeker van dat ze dat doet en we zullen de zaak verder volgen in deze commissie.

**De heer Francis Dagrín (PTB)** (in het Frans).- *U garandeert dat de handelaars terug kunnen naar het Zuidpaleis, al is de termijn wel bijzonder lang.*

*Om gentrificatie te voorkomen, moet u de handelshuurprijzen voor de hele wijk bevriezen.*

*Overwoog u andere mogelijkheden, zoals het inschakelen van openbare bouwbedrijven?*

*De werkzaamheden zullen erg lang duren, terwijl het openbaar vervoer tussen Evere en Schaarbeek nu al verzadigd is. Hoe wilt u dat in afwachting van de metro uitbreiden?*

<sup>1197</sup> **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).**- Je tiens d'abord à préciser à l'intention du MR que, concernant le scénario 1, il est clairement indiqué en page 11 de la note que l'entrepreneur a assorti son offre d'un retrait de ses obligations de résultat. Autrement dit, dans ce scénario, la Région aurait risqué d'enterrer des centaines de millions d'euros sans aucun résultat.

Madame la Ministre, vous annoncez que le scénario 3 était le seul possible. Ayant lu la note qui nous a été transmise, je partage votre avis. Cependant, ce scénario a des conséquences urbanistiques et sociales dramatiques, et ce, d'autant plus que la société civile, la Commission royale des monuments et des sites et les experts avaient signalé ces risques dès 2016.

Le 28 avril dernier, M. Carlos Van Hove, directeur du projet à la STIB, nous a expliqué que, dans ce scénario qui prévoit l'installation de pieux sécants, les vibrations empêcheront le maintien des commerces. Il est également évident que tous les réseaux d'égouts, de distribution d'eau, d'électricité, etc. seront détruits, au moins sur la partie du chantier concernée.

En conséquence, le gouvernement doit s'engager à ce que l'espace public retrouve un aspect praticable le plus rapidement possible et que ce chantier soit circonscrit à l'intérieur du palais du Midi. Le maintien des façades de la place de Brouckère est cité en exemple, mais les installations de ce chantier ne se trouvent pas sur la place. Au niveau du palais du Midi, des mètres carrés de chantier s'étendent sur l'avenue de Stalingrad et le boulevard Maurice Lemonnier.

Par ailleurs, la Région doit soutenir les commerçants dans les négociations avec la régie foncière de la Ville de Bruxelles. Il faut dire que la confiance des commerçants à l'égard de la Ville de Bruxelles et de la STIB est actuellement très faible, mais le cabinet de Mme Trachte se tient à leur disposition. La même transparence que celle dont vous faites preuve concernant les différents scénarios techniques doit être assurée dans le cadre de la procédure urbanistique proposée par le cabinet du secrétaire d'État M. Smet.

<sup>1199</sup> Le groupe Ecolo insiste pour que cette procédure soit correcte. Et j'espère que, cette fois-ci, l'opposition lira l'étude d'incidences. En effet, si vous aviez lu l'étude d'incidences relative au deuxième tronçon, votre franc serait peut-être tombé par rapport aux enjeux financiers de ce type de chantier. Cette étude d'incidences devra examiner l'ampleur des démolitions inévitables, les parties à conserver, la méthode à utiliser pour conserver les façades, et elle devra également étudier les solutions alternatives.

Je rappelle que notre commission aura une audition de la plateforme Avanti, qui propose une exploitation de ces installations en préméto. J'espère que, cette fois, la STIB fera preuve d'humilité.

Il faut évidemment une transparence quant aux délais et aux coûts, mais aussi quant à la vision de la Ville de Bruxelles pour l'avenir du palais du Midi, par simple décence. En effet, ce projet

**Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).**- Voor scenario 1 diende de aannemer een offerte zonder resultaatsverbintenis in. Het gewest loopt daar dus het risico om honderden miljoenen uit te geven zonder dat het wat oplevert.

*Mevrouw de minister, op basis van de nota ben ik het met u eens dat het derde scenario de enige goede keuze was. Het heeft echter ingrijpende gevolgen op stedenbouwkundig en sociaal vlak. Door de trillingen van de werkzaamheden kunnen de winkels in het Zuidpaleis niet blijven. Bovendien worden de nutsleidingen op dat deel van de werf vernield.*

*De regering moet ervoor zorgen dat de openbare ruimte zo snel mogelijk weer bruikbaar wordt en dat de werf tot het Zuidpaleis beperkt blijft. Ze moet bovendien de handelaars ondersteunen bij hun onderhandelingen met de grondregie van de stad Brussel en met de MIVB.*

*Ten slotte moet staatssecretaris Smet dezelfde transparantie bieden over de stedenbouwkundige procedure als u over de technische scenario's.*

*Ecolo dringt aan op een correcte procedure. Ik hoop dat de oppositie deze keer de effectenstudie leest. Daarin zal worden nagegaan welke afbraakwerken onvermijdelijk zijn, welke delen worden bewaard, hoe de gevels kunnen worden gespaard en welke alternatieve oplossingen er zijn.*

*Er komt ook een hoorzitting over het Avantiprogramma, waarin het gebruik van de premetro-installatie wordt voorgesteld. Hopelijk stelt de MIVB zich deze keer bescheiden op.*

*Tot slot moet de stad Brussel duidelijk zijn over de toekomst van het Zuidpaleis. Het project kostte immers aanvankelijk 551 miljoen euro, terwijl dat nu al bijna 1 miljard euro is.*

est passé de 551 millions d'euros, au moment de l'accord de majorité, à près de 1 milliard aujourd'hui.

<sup>1201</sup> **Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** *(en néerlandais)*.- *Ce problème pourrait être une opportunité de dialogue afin de développer un nouveau palais du Midi, qui jouerait un rôle de catalyseur pour tout le quartier. En tant que propriétaire des lieux, la Ville de Bruxelles doit être associée au dossier. Les petits entrepreneurs et les commerçants ne peuvent être oubliés.*

<sup>1203</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- *S'agissant du montant des indemnités, nous aurions pu décider de nous baser sur l'ordonnance « chantiers » et sur les montants qui y sont inscrits. Nous n'allons toutefois pas le faire. En effet, au cours des derniers mois, les commerçants nous ont clairement signalé que, dans ce contexte précis, cette ordonnance n'apportait pas une réponse suffisante.*

C'est la raison pour laquelle la ministre Barbara Trachte et l'échevin Fabian Maingain ont travaillé sur une option sur mesure, s'inspirant de l'esprit des primes octroyées lors de la crise sanitaire.

Cela a nécessité un travail de réflexion. Nous avons ainsi défini des paramètres pour les commerçants affectés par le chantier, permettant d'évaluer leurs pertes de revenus réelles par rapport à 2019, c'est-à-dire avant le début du chantier. En effet, l'impact du chantier peut différer suivant le type de commerce, le nombre de personnes occupées, etc. Le nouveau pacte concerne l'indemnisation des commerçants du quartier, et pas uniquement ceux qui sont installés dans le palais du Midi.

S'agissant de ces derniers, qui perdront inévitablement leur lieu d'activité, nous allons également travailler au cas par cas, en tenant compte de leurs choix de poursuivre ou non l'activité et de leur retour éventuel.

<sup>1205</sup> La volonté de la Région et de la Ville de Bruxelles est de permettre le retour de ces commerçants qui le souhaitent dans le bâtiment et de leur garantir la priorité. La Ville de Bruxelles, propriétaire du bâtiment actuel et de celui à reconstruire, doit trouver la procédure juridiquement adéquate.

Cependant, il n'est pas évident que les intéressés attendront la fin de cette période pour rouvrir le même commerce par la suite, étant donné qu'il leur sera demandé de quitter le lieu durant plusieurs années. Il est donc probable qu'une partie d'entre eux feront le choix de délocaliser leur commerce, ou de le réinventer.

La situation future ne sera donc pas une simple reproduction de la situation actuelle. Nous devons donc nous investir dans

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)**.- *Er is een lastige knoop doorgemaakt. Misschien moeten we het probleem zien als een kans om met de buurt en de handelaars in overleg te gaan en werk te maken van een nieuw Zuidpaleis.*

Mevrouw de minister, ik kan begrijpen dat u momenteel niet alle vragen kunt beantwoorden. Het Zuidpaleis is eigendom van de stad Brussel. De stad moet dan ook bij dit dossier worden betrokken. De kleine ondernemers en de verenigingen mogen niet vergeten worden. Zij verdienen onze steun en een duidelijk perspectief. Ik denk dat een volledige ontwikkeling van dit waardevolle negentiende-eeuwse gebouw een katalysator zou kunnen zijn voor de hele buurt.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans)*.- *Voor de schadevergoedingen baseren we ons niet op de ordonnantie over de bouwplaatsen. De handelaars stelden immers dat die in dit geval geen toereikend antwoord biedt.*

*Daarom werkten staatssecretaris Trachte en schepen Maingain van de stad Brussel een oplossing op maat uit, die rekening houdt met het werkelijke inkomstenverlies ten opzichte van 2019, het type handelszaak en het aantal werknemers. Volgens de nieuwe overeenkomst worden alle handelaars in de wijk vergoed. Met de handelaars uit het Zuidpaleis bekijken we individueel of ze hun activiteit willen voortzetten en of ze achteraf wensen terug te keren.*

*Als dat zo is, krijgen ze voorrang. De stad Brussel moet de gepaste juridische procedure uitwerken. Een deel van de handelaars zal echter wellicht zijn zaak definitief verhuizen of wat anders ondernemen. De toekomstige situatie wordt dus geen kopie van de huidige en daarom is een aanpak op maat belangrijk. Mevrouw Trachte kan dat toelichten.*

*Ik kan u vandaag niet zeggen waar bepaalde sportclubs naartoe verhuizen, maar dat betekent niet dat wij de kwestie niet hebben onderzocht. Wij stelden een overzicht op van de mogelijke locaties in de wijk en bekeken welke delen van het Zuidpaleis in elke fase bruikbaar blijven. Zo kunnen wij ervoor zorgen dat alle sportclubs zonder onderbreking in dezelfde buurt open kunnen*

un travail individuel sur mesure. Mme Trachte est certainement disposée à vous fournir plus de détails sur le fonctionnement des indemnisations des commerçants, élément sur lequel l'agence hub.brussels a déjà travaillé.

Pour les plus sportifs d'entre vous, ce n'est pas parce que je ne suis pas en mesure de vous dire aujourd'hui où tel ou tel club de boxe sera relocalisé que nous n'avons pas creusé la question. Nous avons réalisé l'inventaire des possibilités dans le quartier et également examiné, en prévision du chantier, quelles parties du bâtiment pourraient encore être occupées ou non, et selon quel phasage. Ce travail a notamment été effectué pour garantir que tous les clubs sportifs puissent poursuivre leur activité sans interruption dans le quartier. Les localisations exactes de chaque club sportif d'année en année seront déterminées en collaboration avec eux, en tenant compte de leurs besoins spécifiques et leur garantissant un accompagnement optimal.

<sup>1207</sup> Concernant le budget, il y a une différence entre les suppléments nécessaires pour réaliser les travaux et les surcoûts liés à tous les scénarios. Si l'on s'en tient aux travaux, il est question d'environ 164 millions d'euros pour le scénario 3 et de 307 millions d'euros pour le scénario 1. La mise en œuvre technique de ce dernier est plus chère. À cela s'ajoute, dans les deux scénarios, la rénovation des façades du palais du Midi, complète dans le cas du scénario 3. Sans compter les études, le pacte avec le quartier, et donc de nombreuses factures supplémentaires.

Les chiffres que je vous soumetts sont des estimations qui doivent être ajustées, mais elles vous donnent un ordre de grandeur des budgets à trouver par la Région bruxelloise, à savoir, respectivement, 425 millions et 385 millions d'euros.

Pour ce qui est de la gentrification, l'objectif est de conserver l'esprit du bâtiment et de permettre aux commerçants de revenir l'occuper après le chantier, aux clubs sportifs de rester dans le quartier et aux hautes écoles d'y maintenir leur position et de rester ainsi plus accessibles aux publics du quartier. La valeur d'une haute école ancrée dans le quartier est essentielle. Nous sommes bien conscients de tous ces éléments, qui entreront en considération dans la reconstruction du palais du Midi.

L'impact du chantier est déjà énorme et il le restera dans les années à venir. Nous devons soutenir le quartier au maximum pour lui permettre de survivre à la période difficile qui s'annonce.

<sup>1209</sup> Quant aux conséquences sur les transports en commun, nous ne pouvons en effet pas nous contenter d'attendre. Nous sommes en train de rassembler les données concernant l'impact à court terme sur les transports en commun, en particulier dans le périmètre du deuxième tronçon de prolongation, pour proposer là aussi différents scénarios.

Par ailleurs, une partie du budget de 400 millions d'euros sera consacrée à la reconstruction complète du palais du Midi, mais il est difficile de prévoir le prix total, qui dépendra des choix

*blijven. Waar de clubs naartoe verhuizen, wordt in onderling overleg beslist.*

*Wat het budget betreft moeten we een onderscheid maken tussen de meerkosten voor de technische uitvoering van de werken en de andere meerkosten. Voor de werken gaat het bij scenario 3 om 164 miljoen euro en bij scenario 1 om 307 miljoen euro. Daar komen nog kosten voor onder andere de gevelrenovatie en de studies bij. Naar schatting zal het uiteindelijk om 425 miljoen euro en 385 miljoen euro gaan.*

*Het is de bedoeling dat het gebouw zijn uitstraling behoudt en dat de gebruikers na de werkzaamheden kunnen terugkeren.*

*De impact van de werken is nu al groot en zal dat ook de komende jaren blijven. De regering moet de wijk dan ook zo veel mogelijk ondersteunen om de moeilijke periode door te komen.*

*Voor het openbaar vervoer ga ik na wat de impact op korte termijn is. Op basis daarvan stel ik verschillende scenario's voor.*

*Een deel van het budget gaat naar de heropbouw van het Zuidpaleis. De totale kostprijs zal afhangen van de keuzes die we maken. Voorlopig gaat het nog maar om ramingen.*

que nous effectuerons. Nous ne disposons pour l'instant que d'estimations.

<sup>1211</sup> **M. David Weytsman (MR).**- Ce n'était pas ma question. Un des éléments discriminants, dans la comparaison entre le scénario 1 et le scénario 3, à l'avantage de ce dernier pour lequel vous plaidez, est la différence de date de mise en circulation : soit 2030, soit 2035. Je ne le conteste pas et comme fervent défenseur du métro, cet aspect me touche. Mais quelle différence d'offre y aura-t-il, concrètement, vu les limites annoncées, l'absence de dépôt pour les rames et la réinjection de métros pendant la nuit pour faire demi-tour ? Pour moi, c'était le seul élément pertinent qui différenciait les deux scénarios.

<sup>1213</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Quand nous comparons les scénarios, nous n'examinons pas que la mise en œuvre de la nouvelle ligne de métro, mais nous prenons aussi en compte les budgets et surtout l'impact sur les quartiers.

Dans la note qui vous a été transmise, le délai pour la mise en service du métro a été indiqué. Actuellement, suivant le troisième scénario, nous envisageons que ce tronçon du métro sera fonctionnel en 2030. Et la transition avec le deuxième tronçon est réalisée.

<sup>1215</sup> *(poursuivant en néerlandais)*

*Je rappelle que c'est le précédent gouvernement en affaires courantes qui a attribué le marché. Si Mme Debaets estime que les garanties étaient alors insuffisantes pour la totalité du projet, je ne peux que lui demander de répondre elle-même à la question qu'elle m'adresse.*

*Il est vrai qu'il est très difficile d'exploiter le premier tronçon sans le deuxième. D'un point de vue technique, les rames de métro peuvent faire demi-tour dans l'arrière-gare à Gare du Nord, mais cela a un impact sur la capacité de la ligne.*

<sup>1217</sup> *(poursuivant en français)*

Cette phase intermédiaire était prévue dès le début pour faire le lien entre les deux tronçons : s'il n'y a pas de dépôt à Haren à la fin du deuxième tronçon, les rames seront injectées par les lignes existantes au départ des dépôts actuels, notamment celui d'Érasme. Cette configuration aura des conséquences sur la fréquence et l'efficacité commerciale et entraînera des surcoûts. En outre, plus la mise en œuvre durera, plus les lignes de tram actuelles auront besoin de rames et de chauffeurs. Par ailleurs, cela prolongera la durée du chantier. Il est techniquement

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *Dat was niet mijn vraag. Ik wilde weten welk verschil in aanbod er zal zijn naargelang de metro in 2030 of 2035 in gebruik wordt genomen. Dat vormt voor mij het belangrijkste verschil tussen scenario 1 en scenario 3.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Dat is niet het enige element waarmee bij een vergelijking van scenario's rekening wordt gehouden. We kijken ook naar de budgetten en de effecten op de wijk.*

*Met de huidige keuze voor het derde scenario wordt dat deel van de metro waarschijnlijk in 2030 in gebruik genomen.*

*(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Debaets stelt dat de regering geen rekening houdt met het totaalbeeld. Ik wijs erop dat de vorige regering in lopende zaken de werken heeft aanbesteed. Als u vindt dat er toen onvoldoende garanties waren voor het volledige project, dan vraag ik u om zelf te antwoorden op de vraag die u me stelt. Ik probeer zo goed en zo kwaad mogelijk een antwoord te bieden op een situatie. Ik zeg niet dat ik niet hetzelfde had gedaan mocht ik lid van de vorige regering zijn geweest. Maar het is kort door de bocht om te zeggen dat de regering onvoldoende rekening heeft gehouden met het tweede deel bij de aanbesteding van het eerste.

Het klopt dat de regering die antwoorden moet hebben en dat het heel moeilijk is om het eerste deel operationeel te maken zonder het tweede. Er was een tijdsspanne gepland tussen de twee delen. Technisch gezien kunnen de metrostellen in het achterstation van het Noordstation draaien. Zolang het tweede deel er niet is, kan dat depot worden gebruikt. De metrostellen komen dus op de nieuwe metrolijn via de huidige metrolijnen en dat heeft een invloed op de capaciteit.

*(verder in het Frans)*

*Die tussentijdse fase is gepland om de verbinding tussen de twee delen aan te leggen. Als het depot in Haren niet klaar is, worden de stellen vanuit de bestaande depots naar de lijn gereden. Dat heeft gevolgen voor de frequentie en de reissnelheid. Het kost meer, er zullen meer rijtuigen en bestuurders nodig zijn en de werken zullen langer duren. De metro laten rijden zonder remise is mogelijk, maar verre van ideaal.*

possible de faire rouler le métro sans avoir de dépôt, mais pareille option présente des désavantages significatifs. Notons que la ligne était conçue pour être prolongée.

Si la commission souhaite que la STIB approfondisse les aspects techniques, nous ne nous y opposerons pas. Lors d'une audition, elle a déjà donné de très nombreux détails, mais nous nous engageons à fournir toutes les informations pour expliquer notre choix. Je comprends que les députés souhaitent obtenir toutes les analyses et explications techniques pour comprendre notre décision extrêmement difficile à prendre.

1219 **Mme la présidente.-** Je propose de clore débat ici. Je rappelle que, la semaine prochaine, nous procèderons à l'audition de la STIB, de Beliris, de la plateforme Avanti et de trois professeurs d'université qui ont demandé à être entendus : MM. Michel Hubert, Frédéric Dobruszkes et Maxime Fontaine.

1219 **M. David Weytsman (MR).-** Aurons-nous l'occasion de poser des questions techniques sur le palais du Midi ?

1219 **Mme la présidente.-** Bien sûr.

1219 **M. David Weytsman (MR).-** C'est parfait.

- *Les incidents sont clos.*

1233 **QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ**

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'absence d'une ligne de tram sur le boulevard Industriel dans le plan tram régional.**

1235 **QUESTION ORALE JOINTE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

1235 **concernant l'absence de perspective pour une ligne de tram le long du boulevard Industriel.**

1237 **M. Ibrahim Dönmez (PS).-** Vous avez récemment présenté le plan directeur tram 2030 à la presse. Je m'étonne de l'absence d'une ligne que de nombreux Bruxellois espéraient voir arriver le long du boulevard Industriel, reliant le ring, la zone du canal et le quartier de Biestebroek.

Vous avez affirmé que l'idée n'était pas enterrée et faisait partie du plan. Or, dans le dossier de présentation du plan, il n'est fait nulle part mention d'une ligne le long du boulevard Industriel. Je tiens à vous rappeler que cette zone autour du boulevard Industriel est pourvoyeuse d'un nombre important d'emplois, et que de nouveaux quartiers d'habitants, comme celui autour du bassin de Biestebroek, sont en train d'y voir le jour. Il est dès

*Ik heb er geen probleem mee als de MIVB de technische aspecten komt toelichten. De volksvertegenwoordigers moeten alle nodige informatie krijgen om te begrijpen hoe de regering deze moeilijke beslissing heeft genomen.*

**Mevrouw de voorzitter.-** Ik stel voor dat we het debat afronden. Volgende week hebben we een hoorzitting met de MIVB, Beliris, het Avantiplatform en drie universiteitsprofessoren.

**De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).-** Kunnen we technische vragen over het Zuidpaleis stellen?

**Mevrouw de voorzitter.-** Zeker.

**De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).-** Perfect.

- *De incidenten zijn gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ**

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

**betreffende het uitblijven van plannen voor een tramlijn langs de Industrielaan.**

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

**betreffende het uitblijven van een tramlijn in de Industrielaan.**

**De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).-** Veel Brusselaars zitten te wachten op een tramverbinding langs de Industrielaan. In het richtplan Tram 2030 is die lijn echter niet opgenomen, terwijl u eerder zei dat ze deel uitmaakte van het plan.

*In de omgeving van de Industrielaan werken heel wat mensen. Er ontstaan bovendien nieuwe woonwijken, zoals rond het Biestebroekdok. Er is dus nood aan meer openbaar vervoer.*

*Waarom heeft de lijn het plan niet gehaald? Waarom zegt u dat ze nog niet is afgeschreven?*

lors urgent de renforcer la présence des transports en commun dans cette zone.

Pourquoi cette ligne n'a-t-elle pas été intégrée dans le plan ? Quels éléments vous permettent d'affirmer que l'idée n'a pas été abandonnée ?

<sup>1241</sup> **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Récemment, vous avez présenté votre plan directeur tram, dans lequel était dévoilée la politique du gouvernement en la matière pour les prochaines années. Or, pas une ligne n'y concerne un projet de tram sur le boulevard Industriel à Anderlecht. Pourtant, cela fait plusieurs années que cette commune exprime son souhait d'y voir s'implanter une ligne de tram reliant le ring de Bruxelles, la zone du canal et le futur quartier du Biestebroek via le boulevard Industriel et jusqu'à la gare du Midi.

Force est de constater que cette demande reste lettre morte. C'est d'autant plus regrettable et néfaste pour l'avenir d'Anderlecht que, dans le même temps, le gouvernement souhaite développer le quartier du Midi à travers le plan d'aménagement directeur du même nom. À cela s'ajoute le projet de quartier Biestebroek porté par la commune, où s'installeront près de 15.000 nouveaux habitants dans les prochaines années.

Quand on développe un quartier, les questions de mobilité sont essentielles. Or, si le développement urbanistique de la zone du canal est réfléchi et planifié, y manque le projet d'un réseau efficace de transports en commun, pourtant nécessaire vu les aménagements prévus. Sans une ligne de tram parcourant le boulevard Industriel, avec un pont Marchant fermé à la circulation automobile, le développement de cette partie de la commune sera fortement entravé. La dépendance des ménages nouvellement installés à l'automobile individuelle risque alors, paradoxalement, d'être renforcée.

Pourquoi l'implantation d'une ligne de tram sur le boulevard Industriel n'est-elle pas à l'ordre du jour dans votre plan ? L'idée est-elle définitivement abandonnée ? Dans l'affirmative, pourquoi ?

Quelles solutions proposez-vous pour pallier ce manque ? Le développement d'autres moyens de transport dans la zone est-il à l'étude ? Dans l'affirmative, lesquels et pourquoi les privilégier, alors que la commune demande un tram depuis des années et l'a même intégré dans sa réflexion ?

Que ressort-il des discussions entre votre cabinet et la commune d'Anderlecht concernant le projet d'un tram le long du boulevard Industriel ? Vous avez évoqué la possibilité d'une tramification des lignes de bus 49 et 53. Une étude de faisabilité était à l'ordre du jour. Quand doit-elle débiter ? Le quartier commence sa métamorphose et il devient urgent de trouver une solution pour la mobilité dans la zone. Attendre encore des années risque de créer de nombreux problèmes.

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).*- *In het onlangs voorgestelde richtplan Tram wordt geen gewag gemaakt van een tramverbinding langs de Industrielaan. Anderlecht is nochtans al jarenlang vragende partij voor een verbinding tussen de Ring en het Zuidstation.*

*Het is duidelijk dat die vraag in dovemansoren valt. Daar komt nog bij dat de regering de Zuidwijk wil ontwikkelen en dat Anderlecht aan de Biestebroekwijk werkt, waar binnenkort bijna 15.000 mensen kunnen intrekken.*

*Mobiliteit is een sluitstuk in de bouw van een nieuwe wijk. Het gebrek aan efficiënt openbaar vervoer rond Biestebroek en de afsluiting van de Marchantbrug voor autoverkeer zijn problemen die de ontwikkeling van het gebied afremmen. De nieuwe bewoners zullen dus vaker hun auto nodig hebben.*

*Hebt u de tramlijn definitief afgeschreven? Onderzoekt u alternatieven? Waarom zouden die alternatieven beter zijn dan een tramlijn waar de gemeente al jaren om vraagt?*

*Wat heeft het overleg tussen uw kabinet en Anderlecht opgeleverd? Wanneer begint de haalbaarheidsstudie naar de ombouw van buslijn 49 en 53 tot tramlijn? De nieuwe wijk heeft dringend mobiliteitsoplossingen nodig, anders dreigen er grote problemen.*

<sup>1243</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Cette idée n'est pas abandonnée dans le plan tram. Je profite d'ailleurs de votre question pour vous exposer les priorités établies au sein de ce plan.

Vous avez sans doute remarqué que le plan tram prévoit une tramification des lignes de bus 49 et 53 sur la rocade ouest. La philosophie générale du plan prévoit le métro le long de la première couronne, une tramification de la deuxième et des connexions entre les deux. Le boulevard Industriel fait partie de ces dernières. Quand les études sur la tramification de la rocade ouest seront menées, le gouvernement bruxellois analysera la possibilité de passer par le boulevard Industriel.

Dans le plan tram, nous avons établi l'ordre de priorité des projets. Je serais favorable à la réalisation de trois lignes de tram par législature, mais la réalité m'oblige à admettre que le projet actuel du tram à Neder-Over-Heembeek, qui n'aura pris que cinq années entre la décision sur le tracé et l'exécution du chantier, se déroule avec une rapidité exceptionnelle. Toutes les équipes de Bruxelles Mobilité, de la STIB et de l'entrepreneur se mobilisent pour le mener à bien.

D'autres réalisations sont menées sous cette législature. Nous avons prolongé la ligne de tram 9, et nous travaillons actuellement à la ligne de tram dans le quartier de Tour & Taxis.

Vous avez ainsi un aperçu de la quantité de projets qui peuvent être menés sous une législature. Lors de la législature précédente, l'accent a été mis sur la mise en œuvre de la ligne de tram 9 vers Jette. Au vu des ressources humaines et financières disponibles, et de la capacité de la Région d'absorber les coûts des chantiers d'envergure, nous devons admettre qu'un bilan de deux lignes de tram tous les cinq ans est déjà remarquable. Je rêve de réaliser trois nouvelles lignes par législature, mais cela nécessiterait un renforcement des équipes.

<sup>1245</sup> C'est dans cet esprit que nous avons établi des priorités. Ainsi, la tramification de la ligne 95 est considérée comme plus urgente et plus pertinente, vu sa capacité trop réduite. En effet, les véhicules circulant sur cette ligne sont régulièrement bondés, alors que nous avons atteint le nombre maximum de bus que nous pouvions y injecter. Le boulevard Industriel ne figure donc pas tout en haut de la liste des priorités du plan tram, mais sa tramification est bien prévue. Plus vite les effectifs humains et financiers seront renforcés, plus vite le plan tram sera mis en œuvre. Je plaide dès lors pour un renforcement des ressources, mais ce sujet fera partie des débats budgétaires de 2024.

Je tiens également à rappeler que des améliorations significatives ont été apportées par la STIB dans le cadre du plan directeur bus en vue de mieux desservir cette zone de la Région. La création de la ligne de bus 73 qui relie le Ceria à la gare du Midi permet ainsi d'offrir une connexion avec la ligne de métro 5 au niveau du Ceria, ainsi qu'avec les lignes de métro 2 et 6 à la station Gare du Midi. La STIB a en outre élargi l'amplitude horaire de la ligne 73

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *We hebben het idee niet laten varen. Laat ik het richtplan Tram even toelichten.*

*Buslijn 49 en 53 op de ringroute West worden omgevormd tot tramlijn. In het algemeen streven we naar metro in de eerste kroon, meer tramlijnen in de tweede kroon en overstapmogelijkheden tussen beide. De Industrielaan is daar een voorbeeld van. Bij het onderzoek naar de omvorming van de ringroute West tot tramlijn, zal de regering bekijken of het mogelijk is om de lijn via de Industrielaan aan te leggen.*

*In het richtplan Tram stellen we prioriteiten. De werken aan de tramlijn in Neder-Over-Heembeek schieten uitzonderlijk goed op. Verder hebben we tramlijn 9 verlengd en werken we aan de tramlijn rond Thurn & Taxis.*

*Er kan dus heel wat gebeuren in een regeerperiode. Tijdens de vorige lag de nadruk op de opening van tramlijn 9 richting Jette. Alles in acht genomen is het toch indrukwekkend dat er elke vijf jaar twee nieuwe tramlijnen open gaan. Ik droom van drie per legislatuur, maar daarvoor moeten we onze ploegen uitbreiden.*

*Daarom stellen we dus prioriteiten. Een daarvan is het omvormen van buslijn 95 tot tram: de bussen zitten overvol, maar we kunnen geen extra bussen inleggen. De Industrielaan staat niet bovenaan de lijst, wat niet betekent dat we er niet aan zullen werken. Ik pleit daarom voor meer middelen en personeel. We zullen daarop ingaan tijdens de begrotingsgesprekken voor 2024.*

*De MIVB heeft het richtplan Bus overigens aanzienlijk onder handen genomen om de omgeving van de Industrielaan beter te bedienen. Denk maar aan de nieuwe buslijn 73 tussen Coovi en het Zuidstation, waarop bovendien vaker bussen rijden.*

*Op buslijnen 73 en 78 rijden geen gelede bussen. De capaciteit hoeft er niet omhoog: er zijn niet zoveel passagiers. Als de vraag stijgt, kan de MIVB gelede bussen inleggen, alvorens te overwegen om er tramlijnen van te maken.*

afin de mieux rencontrer certains besoins, comme les arrivées au travail matinales ou les départs tardifs.

Par ailleurs, les chiffres de fréquentation des bus des lignes 73 et 78, qui traversent cette zone de la Région, n'imposent pas de passer à un mode permettant une plus grande capacité. Actuellement, ces lignes sont exploitées par des bus simples. Lorsque la demande l'exigera, la STIB pourra y injecter des bus articulés, avant d'envisager une tramification.

<sup>1247</sup> **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Madame la Présidente, je voudrais faire remarquer que, pour la troisième fois lors de mes interventions, la caméra ne zoome pas sur moi et filme toute la salle. Il est pourtant intéressant que les personnes qui nous écoutent en direct puissent savoir qui parle. Cela fait trois commissions successives et c'est encore le cas aujourd'hui, alors que j'en avais déjà fait la remarque. Pour M. Van Goidsenhoven, par exemple, le zoom fonctionne, pour d'autres aussi. Je le dis sans arrière-pensée, mais cela fait tout de même trois commissions consécutives que cela se produit. Je demande que cela soit acté dans le compte rendu de notre commission.

<sup>1247</sup> **Mme la présidente.**- Il semblerait que le banc auquel vous vous installez ne dispose pas de caméras. Je le regrette également et j'en ferai, une fois de plus, état au Bureau. M. Madrane m'entend très régulièrement sur le sujet et je soulèverai à nouveau le problème mercredi lors de la réunion du Bureau.

<sup>1255</sup> **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Madame la Ministre, vous vous occupez encore de ce dossier et je vous en remercie, car vous avez dû établir des priorités. Vous nous avez fait part de votre intention claire de tramifier ce quartier, où circulent déjà les lignes 73 et 78. Nos débats mettent en lumière les contraintes auxquelles nous sommes soumis et nous devons donc nous tenir à nos engagements lors de la législature prochaine. Ce quartier en a réellement besoin.

<sup>1257</sup> **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Je suis moins rassuré que mon collègue, car je connais malheureusement l'historique du dossier. L'intérêt d'une ligne de tram était déjà indéniable sous la précédente législature. Il l'est encore plus aujourd'hui. C'est un euphémisme que de dire que l'aménagement d'une ligne de tram dans cette zone ne constitue pas une priorité du gouvernement.

Il est impossible de trouver une solution dans un délai acceptable. Je suis conscient que tout cela prend du temps, tout comme, par ailleurs, le développement de la ville. Les zones de la gare du Midi et du canal ne sont pas des zones d'importance secondaire. Le gouvernement prétend d'ailleurs en faire des zones leviers.

En toute logique, il devrait y avoir une cohérence entre les objectifs en matière de développement urbain et les objectifs de mobilité. Le quartier de Biestebroek, par exemple - dont le développement urbain est déjà bien avancé et qui le sera encore plus d'ici un à deux ans -, ne dispose pas, à l'heure actuelle, d'une couverture en transports en commun correspondante.

**De heer Ibrahim Dönmez (PS)** *(in het Frans).*- *Het is nu al de derde commissie op rij dat de camera niet op mij inzoomt als ik het woord voer. Zo kunnen kijkers niet zien wie hen toespreekt. Bij andere parlementsleden doet het probleem zich niet voor.*

**Mevrouw de voorzitter.**- Uw zitplaats heeft geen bijbehorende camera. Ik zal het probleem woensdag tijdens de vergadering van het Bureau nog eens op tafel leggen.

**De heer Ibrahim Dönmez (PS)** *(in het Frans).*- *Mevrouw de minister, u moest inderdaad keuzes maken en stelt uitdrukkelijk dat u tramlijnen in de wijk zult aanleggen. Tijdens de volgende regeerperiode moeten die verbintenissen nagekomen worden, want de wijk heeft het nodig.*

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).*- *Ik ben minder gerustgesteld. Ook tijdens de vorige regeerperiode was er al belangstelling voor de tramlijn. Nu is die nog groter. Beweren dat de regering er geen prioriteit van maakt, is zwak uitgedrukt.*

*Ik zie niet hoe er op redelijke termijn een oplossing kan komen. Alles kost tijd, maar de Kanaalzone en de omgeving van het Zuidstation zijn niet van ondergeschikt belang!*

*De stedenbouwkundige en mobiliteitsdoelstellingen moeten op elkaar afgestemd worden. Dat lijkt me logisch. De Biestebroekwijk is over een jaar of twee klaar, maar er is nog geen passend aanbod van openbaar vervoer uitgewerkt.*

*In andere steden gaan stedenbouw en mobiliteit wel hand in hand. Is Brussel wel in staat om zijn ambities waar te maken?*

D'autres villes parviennent à développer des zones et des quartiers similaires, où mobilité et urbanisme vont de pair. Selon toute évidence, ce n'est pas possible à Bruxelles. Peut-être devrions-nous nous interroger sur nos capacités et nos ambitions. En la matière, l'intention ne peut pas seulement être celle d'épater la galerie. Il faut aussi pouvoir répondre aux attentes sous la forme d'équipements.

Les zones du canal et de la gare du Midi ont beaucoup à offrir à Bruxelles. La ligne de tram nous paraissait un trait d'union indispensable. Selon toute vraisemblance, nous devons encore l'attendre pendant de très longues années.

- *Les incidents sont clos.*

**QUESTION ORALE DE MME JOËLLE MAISON**

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

**concernant les passages pour piétons en diagonale.**

**Mme Joëlle Maison (DéFI).** - Le carrefour de Shibuya à Tokyo est le plus grand du monde. Il est possible de le traverser en diagonale, dans tous les sens. Outre le fait qu'il constitue en lui-même une attraction touristique, il peut être traversé rapidement et aisément par les piétons sans étape intermédiaire.

Les passages piétons en diagonale permettent en effet de traverser à pied les carrefours avec un arrêt complet de la circulation automobile. Tokyo n'est pas la seule à avoir adopté pareille traversée piétonne en diagonale. Londres et d'autres grandes villes au Canada, aux États-Unis, en Corée ou en Suisse ont fait ce choix.

Le développement de traversées piétonnes en diagonale nécessiterait sans doute un accord entre les niveaux de pouvoir régional et fédéral, la création d'un marquage au sol et d'une signalétique particuliers, l'adaptation de l'intervalle de dégagement et la concertation avec les communes.

Madame la Ministre, vous comme nous voulons mettre le piéton au centre de notre politique de mobilité. Or les chiffres de l'Institut Vias sont peu encourageants. Ainsi, cinq piétons ont été tués en Région bruxelloise en 2022, alors qu'on en dénombrait un seul en 2021. Au premier trimestre 2023, le nombre d'accidents corporels impliquant un piéton a augmenté de 15 % par rapport au premier trimestre 2022.

En 2020, mon collègue Jonathan de Patoul vous a posé une question écrite au sujet des passages pour piétons en diagonale. Dans votre réponse circonstanciée, vous avez notamment répondu : « Bruxelles Mobilité estime la mesure plus pertinente sur des voiries de type "auto quartier" - qui sont le plus souvent communales - et de type "auto confort" » et « à ce jour, aucune étude de faisabilité n'est programmée, mais nous n'excluons

*De Kanaalzone en de omgeving van het Zuidstation hebben Brussel veel te bieden. De tramlijn is een onmisbaar verbindingsstuk dat helaas nog lang op zich zal laten wachten.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JOËLLE MAISON**

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

**betreffende diagonale voetgangersoversteekplaatsen.**

**Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** *(in het Frans).* - *Het Shibuya-kruispunt in Tokyo is het grootste ter wereld. Je kunt het diagonaal oversteken in alle richtingen. Dat trekt niet alleen toeristen aan, het zorgt er ook voor dat je snel en zonder tussenstops komt waar je moet zijn. Dergelijke diagonale oversteekplaatsen vind je ook in andere wereldsteden.*

*Om die mogelijkheid in Brussel in te voeren, moeten de federale en gewestelijke overheden samenwerken, in overleg met de gemeenten. Er moeten nieuwe wegmarkeringen en nieuwe verkeerslichten ingevoerd worden.*

*U wilt de voetganger centraal plaatsen in het beleid, maar de cijfers van Vias zijn niet bemoedigend. In 2022 werden in het gewest vijf voetgangers gedood, tegen een in 2021. In het eerste trimester van 2023 lag het aantal ongevallen met een voetganger 15% hoger dan in het eerste trimester van 2022.*

*Op een vraag uit 2020 over diagonale oversteekplaatsen, antwoordde u dat die maatregel het meest geschikt was voor wegen van het type 'auto wijk', die meestal gemeentelijk zijn, en wegen van het type 'auto comfort'. Tot dusver zouden er nog geen haalbaarheidsstudies en dergelijke gepland zijn. U bevestigde*

pas cette solution dans le cadre de réaménagement de nouveaux carrefours. »

Un autre extrait de votre réponse est particulièrement important, car il concerne la sécurité : « Cette mesure pourrait présenter un intérêt en ce qui concerne la sécurité routière, grâce à l'absence de conflit entre véhicules qui tournent et cyclistes/piétons. Ces conflits représentent la moitié des accidents de piétons en carrefours à feux (...) et 20 % des collisions impliquant les cyclistes en carrefour. »

Une étude de faisabilité existe-t-elle aujourd'hui sur la question de la traversée piétonne en diagonale dans notre Région ? Est-elle désormais une option envisagée pour améliorer la qualité de vie et la sécurité des piétons en Région bruxelloise ?

Des pourparlers sont-ils en cours ou prévus avec les autres niveaux de pouvoir exécutif pour, si nécessaire, modifier le cadre législatif et permettre aux Régions d'implanter sur leur territoire des passages pour piétons en diagonale ?

Un test de passage pour piétons en diagonale est-il prévu dans notre Région ?

<sup>1267</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La qualité du déplacement, pour les piétons, doit être au cœur de ma politique ; le principe STOP vise d'abord ces derniers. Les nouveaux chiffres montrent heureusement que le mode piéton est le premier mode de déplacement des Bruxellois. Nous ne pouvons certainement pas en sous-estimer l'importance.

Les traversées en diagonale sont une option avantageuse, car les piétons souhaitant rejoindre le côté opposé du carrefour peuvent effectuer leur traversée en une seule étape. Comme piétons, nous connaissons tous la situation où l'on attend le feu vert, on traverse un premier tronçon, puis on attend un autre feu vert. Nous ne nous sentons pas totalement prioritaires et les traversées en diagonale inversent ce sentiment. Par ailleurs, celles-ci renforcent la sécurité routière, car les piétons et cyclistes ne sont pas confrontés aux véhicules motorisés pendant une période donnée.

Ensuite, les traversées en diagonale sont utiles aux carrefours quand le flux de piétons est dense : ces derniers peuvent effectuer leur traversée en même temps, peu importe la direction qu'ils désirent prendre.

Toutefois, il faut prendre en considération le fait que les temps d'attente augmenteront avec la modification du phasage des feux. Ce changement jouera aussi sur le confort des piétons, car après la phase verte pour ces derniers vient une phase verte pour les voitures. Et comme toute adaptation des feux, cela peut parfois créer des frustrations, voire des traversées intempestives de piétons. Il faut donc bien tenir compte des temps d'attente pour tous les modes de déplacement, aux carrefours.

Nous devons également mettre l'accent sur la signalisation et la connaissance de la règle afin de ne pas mettre en danger les

*wel dat deze maatregel de verkeersveiligheid aanzienlijk zou verbeteren.*

*Is er ondertussen wel een haalbaarheidsstudie uitgevoerd? Overweegt u deze maatregel in te voeren? Praat u daarover met andere overheden? Plant u een proefproject?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Voetgangers moeten inderdaad centraal staan in het beleid.*

*Diagonale oversteekplaatsen zijn interessant omdat voetgangers dan in een keer schuin kunnen oversteken. Bovendien zijn ze veiliger omdat er geen conflicten zijn met gemotoriseerde voertuigen. Ze zijn vooral nuttig op kruispunten waar veel voetgangers passeren. Wel is het zo dat voetgangers enerzijds sneller kunnen oversteken op diagonale oversteekplaatsen als het licht voor hen groen is, maar dat ze anderzijds soms langer moeten wachten tot het licht groen wordt.*

*Een dergelijke maatregel werkt alleen als iedereen goed geïnformeerd is en goed weet hoe een diagonale oversteekplaats functioneert. Daarom is het moeilijk om proefprojecten uit te voeren. Het is beter om diagonale oversteekplaatsen meteen in te voeren in de Wegcode, zodat alle overheden een coherent beleid kunnen voeren. Gesprekken daarover zijn aan de gang.*

*Zodra de federale regering de Wegcode heeft aangepast, zal Brussel Mobiliteit een studie uitvoeren om na te gaan welke gewestelijke en gemeentelijke kruispunten in aanmerking zouden komen. Op basis daarvan zal ze enkele tests uitvoeren. Een informatiecampagne zal zeker nodig zijn en ook de wegmarkeringen zullen moeten worden aangepast.*

piétons ou les personnes à mobilité réduite. Ce genre de mesure s'expérimente difficilement, il faut que tout le monde comprenne le comment et le pourquoi. C'est la raison pour laquelle nous voulons l'inscrire dans le Code de la route, en concertation avec l'État fédéral et les deux autres Régions, afin de mener une politique cohérente en la matière.

Des discussions sont en cours au niveau fédéral pour adapter le Code de la route. Bruxelles Mobilité a donc saisi l'occasion et demandé d'autoriser les traversées en diagonale pour les piétons. Espérons que ces discussions aboutiront rapidement. La Région bruxelloise a réglé tous les éléments importants, restent encore quelques nœuds dans les textes, qui seront, je l'espère, dénoués le plus vite possible. Nous dépendons du calendrier de l'État fédéral. Même si le ministre fédéral de la Mobilité, Georges Gilkinet, veille à faire avancer la discussion, toutes les Régions doivent être entendues.

Dès que cette modification passera au niveau fédéral, Bruxelles Mobilité lancera une étude pour identifier les carrefours régionaux ou communaux où ces traversées en diagonale sont possibles, afin de lancer un test dans la foulée. Une campagne d'information sur le fonctionnement de ce type de carrefour sera sans aucun doute nécessaire. Même si le marquage au sol n'est pas légalement obligatoire dans la Région, il sera utile. Dès que les carrefours seront identifiés, ils devront être marqués pour que la traversée soit autorisée. Nous devons donc également accompagner cette mesure sur le plan réglementaire.

<sup>1269</sup> **Mme Joëlle Maison (DéFI).**- Je vous remercie pour ces réponses positives, encourageantes et circonstanciées. Le groupe DéFI est tout à fait favorable au développement de ce type de traversée, car il est de nature à protéger le piéton à bien des égards et à lui permettre de se rendre d'un point A à un point B le plus rapidement possible, en traversant en oblique.

Évidemment, il n'est pas question pour nous de généraliser ce type de traversée, mais ce n'est pas une idée saugrenue. Pour rappel, à Séoul, il est prévu de doubler le nombre de passages pour piétons en diagonale en 2023. À Londres également, on trouve un passage de ce type du côté d'Oxford Circus. En ce sens, votre réponse est donc tout à fait cohérente.

Ce projet s'inscrit à cet égard dans la continuité du plan régional de mobilité 2020-2030, ainsi que dans le sillage du principe STOP que vous avez évoqué dans votre réponse. L'objectif est donc de donner davantage de place aux piétons dans les modes de transport urbains et, singulièrement, en Région de Bruxelles-Capitale.

- *L'incident est clos.*

<sup>1273</sup> **QUESTION ORALE DE M. ALAIN VANDER ELST**

**Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *Er moeten natuurlijk niet overal diagonale oversteekplaatsen komen, maar in andere grootsteden hebben ze hun nut al bewezen. Het concept strookt ook met Good Move en met het STOP-principe.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ALAIN VANDER ELST**

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

1273 concernant les problèmes de sécurité qui entourent la circulation des vélos-cargos.

1277 M. Alain Vander Elst (MR).- Je suis régulièrement interpellé par des Bruxelloises et des Bruxellois au sujet des problèmes de sécurité liés à la circulation des vélos-cargos. En effet, beaucoup de rues bruxelloises sont à sens unique, sauf pour les cyclistes, qui peuvent y circuler dans les deux sens. Sur ces voiries parfois très étroites, quand une voiture croise un cycliste, le passage demeure possible. En revanche, la largeur de la chaussée ne le permet pas quand il s'agit d'un vélo-cargo, ce qui entraîne un blocage de la rue. De plus, la vitesse parfois excessive des vélos-cargos électriques représente un danger. La charge transportée augmente considérablement la distance de freinage et une collision avec un piéton pourrait avoir des conséquences graves, voire tragiques.

Mon intervention ne vise aucunement à condamner l'utilisation des vélos-cargos, mais plutôt à tenter de mieux comprendre une problématique et à trouver une solution pour que ces derniers s'intègrent de manière plus sécurisée dans la circulation bruxelloise. La circulation cycliste est indéniablement une composante essentielle de la mobilité à Bruxelles, mais il faut toutefois que tout le monde se sente en sécurité.

Combien d'accidents impliquant un vélo-cargo ont-ils été relevés à Bruxelles au cours de l'année 2022 ? De quels types étaient-ils ?

Certains lieux (pistes cyclables, voiries, trottoirs, rues à sens unique, etc.) et profils (hommes, femmes, enfants) sont-ils davantage concernés ?

Comment évaluez-vous l'efficacité des campagnes de sensibilisation que vous avez lancées autour de la pratique du vélo-cargo ?

Au vu des nombreuses inquiétudes des usagers, quelle est votre stratégie pour assurer que le cadre réglementaire et urbanistique est cohérent et ne permet pas, par exemple, à un vélo-cargo de circuler dans une rue particulièrement étroite ?

Qu'est-il mis en place pour sensibiliser non seulement les vélos-cargos, mais aussi l'ensemble des cyclistes au respect du Code de la route et de la ville 30, et à l'importance d'adopter une vitesse raisonnable, notamment aux abords des zones piétonnes ?

Combien de contrôles de vitesse ont-ils été effectués sur des vélos-cargos en 2020, 2021 et 2022 ?

Test Achats a réalisé une étude qui a mis en évidence le risque accru pour les enfants. Aux Pays-Bas, les vélos triporteurs sont tout simplement interdits sur la voie publique depuis 2018 à

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

betreffende veiligheidsproblemen veroorzaakt door bakfietsen.

**De heer Alain Vander Elst (MR)** (in het Frans).- In Brussel zijn er veel eenrichtingsstraten die fietsers toch in beide richtingen mogen nemen. Soms zijn ze erg smal, waardoor bakfietsen en auto's elkaar niet kunnen kruisen. De overdreven snelheid van elektrische bakfietsen maakt het nog gevaarlijker, want ze hebben een langere remafstand en een aanrijding met een voetganger zou tragisch kunnen eindigen.

Hoeveel ongevallen met een bakfiets zijn er vorig jaar geregistreerd? Zijn sommige plaatsen ongevalgevoeliger en gebeuren er meer ongevallen met bepaalde profielen van weggebruikers? Hoe efficiënt waren de bewustmakingscampagnes die u in verband met bakfietsen hebt gevoerd? Hoe stuurt u de regels bij zodat bakfietsen bijvoorbeeld niet meer door erg nauwe straten mogen?

Hoe maakt u fietsers in het algemeen bewust van het verkeersreglement en het belang van aangepaste snelheid in de buurt van voetgangerszones? Hoe vaak zijn bakfietsen de voorbije drie jaar op snelheid gecontroleerd?

Uit een onderzoek van Testaankoop is gebleken dat ongevallen met bakfietsen gevaarlijker zijn voor kinderen. In Nederland zijn driewielerbakfietsen sinds 2018 verboden na een vreselijk ongeval dat vier kinderen het leven kostte. Bent u voorstander van een verbod op het vervoer van kinderen met een bakfiets? Hoe wordt de verplichting van aangepaste zitjes voor kinderen gecontroleerd?

la suite d'un grave accident qui a tué quatre enfants. Êtes-vous favorable à une interdiction du transport d'enfants en vélo-cargo ? Comment est contrôlée l'obligation d'installer les enfants sur des sièges adaptés ?

<sup>1279</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le vélo-cargo est un moyen de se déplacer silencieux et peu énergivore. Il prend peu de place pour être stationné et peut remplacer l'usage de la voiture y compris pour le transport d'enfants ou pour faire ses courses. C'est le cas pour de nombreux trajets à Bruxelles, puisque plus que 60 % de ces déplacements font moins de cinq kilomètres. De plus, les vélos-cargos sont bien meilleurs pour la sécurité routière de tous qu'une camionnette ou une voiture.

En ce qui concerne l'usage du vélo-cargo, Bruxelles Mobilité et l'Union européenne subsidie un grand projet qui s'appelle Cairgo Bike, qui comprend des formations à la conduite du vélo-cargo pour le transport d'enfants ou de marchandises. Lors des formations, les cyclistes ont l'occasion d'expérimenter les conditions de conduite, et notamment de freinage. Cairgo Bike s'inscrit également dans une démarche d'accompagnement au changement modal du transport familial et des marchandises. Selon l'étude qui a mené à ce projet, 25 % de toutes les marchandises et 50 % des marchandises légères pourraient en effet être livrées en vélo-cargo. Toutes ces informations sont disponibles sur le site internet cairgobike.brussels.

Ceux qui, comme madame la présidente, étaient là lors de la présentation des résultats intermédiaires de Good Move lors du forum Good Move, ont vu que les résultats du projet Cairgo Bike sont encore plus positifs que prévu, même si ce n'est pas l'unique possibilité pour le transport de marchandises, car il y a aussi le « green deal logistique basses émissions ». Nous constatons que de plus en plus d'entrepreneurs et de particuliers sont demandeurs pour tester le vélo-cargo et être accompagnés, ou pour l'utiliser lors de leurs déplacements.

La largeur des véhicules en circulation, ainsi que de leurs remorques éventuelles, doit respecter les prescriptions du Code de la route. La largeur maximale d'une bicyclette est fixée à 0,75 m, y compris pour les vélos-cargos. La partie la plus large d'un vélo-cargo utilisé par des familles est presque toujours le guidon, comme pour tous les vélos, et non la caisse.

La largeur, toutes saillies comprises, d'une remorque tirée par une bicyclette ne peut excéder 1 m. Toutefois, les remorques utilisées dans le cadre de projets pilotes pour le transport de marchandises peuvent avoir une largeur de maximum 1,20 m, soit la largeur d'une palette. L'objectif est bien de réduire le recours au transport par camion ou camionnette, particulièrement dangereux en ville, vu les masses en présence et les risques de collisions dues aux angles morts.

<sup>1281</sup> Au vu des statistiques disponibles, il n'est pas possible de faire la distinction entre les types de vélo impliqués. Seules les études détaillées d'accidents, avec retour au procès-verbal et au dossier du parquet, permettent d'obtenir ce niveau de détail, mais elles prennent en moyenne un an. De telles études sont prévues, mais,

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Bakfietsen zijn een stil en energiezuinig alternatief voor de auto. Ze zijn ook veel beter voor de algemene verkeersveiligheid dan bestelwagens en auto's.*

*Brussel Mobiliteit en de Europese Unie subsidiëren Cairgo Bike, dat opleidingen geeft om kinderen en goederen met de bakfiets te vervoeren. Alle informatie staat op cairgobike.brussels. Almaar meer ondernemers en particulieren willen een bakfiets uitproberen.*

*Volgens het verkeersreglement mag een (bak)fiets niet breder zijn dan 0,75 m. Een fietsaanhangwagen mag niet breder zijn dan 1 m. Bij proefprojecten voor goederenvervoer mag de aanhangwagen 1,2 m breed zijn. Het is de bedoeling om het aantal vracht- en bestelwagens in de stad terug te dringen, want die zijn bijzonder gevaarlijk in de stad.*

*Er staan onderzoeken naar ongevallen met bakfietsen op stapel, maar voorlopig heb ik daar geen verdere informatie over.*

pour le moment, il m'est impossible de vous fournir des données plus précises.

Les tricycles et les quadricycles d'une largeur maximale de 1 m sont assimilés aux bicyclettes. Leur circulation est autorisée dans les deux sens, dans les sens uniques équipés de la signalisation réglementaire, limités aux cyclistes et assimilés, aux conducteurs de cyclomoteurs de classe A et aux conducteurs de « speed pedelecs ». Parmi les usagers assimilés aux cyclistes, on compte les usagers de trottinettes électriques, et les conducteurs de tricycles et de quadricycle de maximum 1 m de large.

Le cadre réglementaire instaurant les sens uniques limités (SUL) existe depuis 1991 et a encore été élargi en 1998, après des études et des évaluations. En effet, les résultats des études sur les collisions survenues dans ce type de rues montraient clairement qu'elles n'étaient que très exceptionnellement liées au SUL même.

Dans une voirie de quartier à trafic de destination, une largeur utile de chaussée de 3 m est considérée comme suffisante pour ouvrir un contresens cyclable. La desserte bus ou un niveau de trafic dense pose des défis spécifiques demandant une voirie légèrement plus large et des mesures de circulation et de vitesse adaptées.

Le terrible accident auquel vous faites référence s'est déroulé en 2018 et impliquait un triporteur et un train, à hauteur d'un passage à niveau. À la suite de cet accident, la ministre néerlandaise compétente a en effet interdit de manière temporaire la circulation sur la voirie publique du type de véhicule impliqué. Il s'agissait d'un triporteur motorisé d'une marque spécifique et non d'un vélo-cargo. Le triporteur en question n'est pas équipé de pédales et est homologué comme un cyclomoteur.

Le modèle de triporteur a fait l'objet d'une étude technique poussée menée par l'inspection de l'environnement et des transports (Inspectie Leefomgeving en Transport), et des recommandations ont été formulées avant sa réintroduction dans le trafic. En raison des manquements constatés au système de freinage, des adaptations techniques ont été apportées à l'engin, même s'il est très rarement utilisé en Région bruxelloise et aux Pays-Bas. En Belgique, les homologations de tous les modèles de véhicules relèvent de la compétence du niveau fédéral.

En matière de sensibilisation, une campagne est prévue cette année, avec une mise à jour des conseils pour le transport d'enfants, tous modes confondus - y compris le vélo.

**M. Alain Vander Elst (MR).** - Je doute qu'un vélo-cargo soit plus sécurisé qu'une voiture. C'est assez fragile et délicat. Si l'on respecte le Code de la route et les vitesses, cela peut être très pratique, mais ce n'est pas toujours le cas. Les vélos-cargos sont très utiles pour les transports en commun et le transport de marchandises en ville, mais au niveau fédéral, il faut mettre l'accent sur ce nouveau système de mobilité. Face à un vélo-cargo dans une rue, qui a la priorité ? Il faut communiquer sur la

*Drie- en vierwielers met een maximumbreedte van 1 m worden als fietsen beschouwd. Ze mogen in beide richtingen door eenrichtingsstraten rijden, als dat zo is aangeduid.*

*De regels over beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) bestaan sinds 1991 en zijn in 1998 uitgebreid. Uit onderzoek is gebleken dat botsingen in zulke straten zelden te wijten zijn aan het BEV.*

*In straten met bestemmingsverkeer wordt een bruikbare breedte van 3 m als voldoende beschouwd om tweerichtingsverkeer voor fietsers toe te staan. In straten met bus- of drukverkeer moet de weg iets breder zijn.*

*Het vreselijke ongeval waarnaar u verwijst, gebeurde op een overweg. Er kwam toen een tijdelijk verbod op het gebruik van het type gemotoriseerde driewieler van een specifiek merk dat bij het ongeval betrokken was, maar dat was geen bakfiets.*

*Dit jaar nog organiseren we een algemene bewustmakingscampagne over het vervoer van kinderen, ook per fiets.*

**De heer Alain Vander Elst (MR)** *(in het Frans).* - *Ik betwijfel of een bakfiets veiliger is dan een auto. De federale overheid moet rekening houden met dat nieuwe mobiliteitsgegeven en het Verkeersreglement moet worden nageleefd.*

*- Het incident is gesloten.*

1283

sécurité, mais aussi sur le respect du Code de la route par tous les usagers, y compris les plus faibles. Cela évitera des catastrophes.

- *L'incident est clos.*

1287 **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

1287 **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,**

1287 **concernant les vols à la tire dans les transports en commun.**

1289 **M. David Weytsman (MR).**- La presse nous apprenait en 2020 qu'entre 2014 et 2017, l'Observatoire bruxellois pour la prévention et la sécurité avait dénombré 12.625 cas de vols à la tire. En 2021, le même Observatoire recensait 9.825 vols à la tire entre les années 2015 et 2021.

Le même rapport l'expose clairement : « Un nombre important de vols sans violence a lieu dans les transports publics. En effet, les vols à la tire sont les faits les plus nombreux : on dénombre 2.654 faits de vol à la tire sur la seule année 2021 dans les transports en commun en Région de Bruxelles-Capitale. »

La presse faisait déjà ce constat en 2020 en désignant les gares et les stations de métro comme les endroits proportionnellement les plus exposés aux vols à la tire, en particulier les stations de métro De Brouckère et Gare du Midi. Des analyses révèlent que les pickpockets sévissent le plus souvent dans les trams et métros, où les vols à la tire représenteraient 66 % de la criminalité enregistrée.

Plus globalement, on sait désormais que près d'un vol à la tire sur trois est en lien avec les transports publics bruxellois. Je vous rappelle souvent que la sécurité est l'une des clefs principales de l'attractivité et de la qualité d'un réseau de transport. L'insécurité représente donc un frein en la matière, qui entrave l'accès aux transports publics de nombreux Bruxellois et de nombreuses Bruxelloises. Nous devons donc tout mettre en œuvre pour y limiter les agressions, les violences et les vols à la tire.

Les agents de sécurité de la STIB font un travail remarquable, mais ils doivent pouvoir être présents dans les stations. Je fais ici référence à nos échanges en commission sur l'absentéisme au sein des équipes, l'incomplétude du cadre du personnel et la focalisation de certaines équipes sur le contrôle des billets, négligeant ainsi la lutte contre des phénomènes tels que le vol à la tire.

Il faut un cadre en personnel suffisant et renforcer la collaboration avec les brigades de police locale et fédérale compétentes, y compris la police des chemins de fer. Les actions doivent se concentrer dans les transports en commun et devenir une priorité. Cela doit aussi faire l'objet d'une communication aux usagers de la STIB. Il faut les avertir qu'ils peuvent réagir lorsqu'ils sont victimes d'un tel vol. Je suis d'ailleurs surpris

**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 zakkenrollers in het openbaar vervoer.**

**De heer David Weytsman (MR)** (*in het Frans*).- *Uit een rapport van het Brussels Observatorium voor Preventie en voor Veiligheid blijkt het grote aantal diefstallen door zakkenrollers op het Brusselse openbaar vervoer: in 2021 ging het om 2.654 gevallen.*

*In 2020 was in de pers te lezen dat de meeste feiten plaatsvonden in metrostation De Brouckère en in het Zuidstation. Zakkenrollers zijn het meest actief op trams en in de metro; zij zorgen daar voor 66% van de criminaliteit.*

*Veiligheid is essentieel voor een aantrekkelijk openbaar vervoer. Agressie, geweld en zakkenrollers moeten dus absoluut bestreden worden, anders nemen mensen het openbaar vervoer niet meer.*

*Het veiligheidspersoneel van de MIVB verricht uitstekend werk, maar er is veel absentéisme en het personeelskader is niet ingevuld, waardoor men niet in alle stations aanwezig kan zijn. Sommige teams houden zich daarenboven vooral bezig met ticketcontrole.*

*Er moet voldoende personeel zijn en de samenwerking met de politiediensten dient versterkt te worden, ook met de spoorwepolitie. De reizigers moeten op de hoogte zijn dat ze een diefstal kunnen aangeven, want nu komen er zeer weinig meldingen binnen op nummer 1707, minder dan één per dag. Wat loopt er fout in de communicatie rond dat groene nummer?*

qu'entre 2019 et 2021, la STIB n'ait reçu que moins d'un appel par jour au numéro 1707, alors que 2.654 faits de vol à la tire sont signalés pour l'année 2021.

<sup>1291</sup> Comment expliquer cet écart important ? Témoigne-t-il d'un échec de la politique de sécurité, ou simplement de difficultés de communication autour de ce numéro vert ?

Je vous ai cité les chiffres de 2020 et 2021. Je souhaiterais à présent connaître ceux de 2022. Combien y a-t-il eu de vols à la tire ? Combien d'auteurs ont-ils été interpellés ?

Il me revient que la station Gare du Midi serait la plus exposée au phénomène, de même que les trams 3 et 4 seraient particulièrement visés. Confirmez-vous cette information ? Pouvez-vous distinguer les types de transport (tram, bus) et les stations les plus touchés par ce phénomène de vol à la tire ?

Votre prédécesseur indiquait en 2014 que la détection du vol à la tire ne faisait pas partie des compétences des agents de contrôle. Dès lors, quels sont les agents habilités à détecter des vols à la tire et à intervenir en attendant la police ? Les contrôleurs de la STIB bénéficient-ils d'une formation particulière afin de détecter les éventuels voleurs à la tire ? Si non, la STIB est-elle appuyée par la police fédérale afin de procéder à un échange de bonnes pratiques en la matière ?

Il me revient que les images sont mobilisées lorsqu'une plainte pour vol est déposée. Ne peut-on pas détecter proactivement les comportements douteux pour prévenir certains vols ?

Avez-vous étudié la mise sur pied d'une brigade d'intervention rapide dédiée plus spécifiquement à ce phénomène ?

Enfin, quelles mesures prenez-vous à l'égard des récidivistes que l'on retrouve ensuite, à nouveau, sur le réseau bruxellois ?

<sup>1293</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Tout d'abord, le numéro 1707 que vous mentionnez dans votre introduction n'est pas destiné à signaler les faits de vol constatés sur le réseau de la STIB. Comme indiqué en réponse à une question écrite de Mme Czekalski, l'objectif du 1707 est de permettre aux voyageurs de signaler tout objet ou comportement suspect dans le cadre d'une menace terroriste.

Comme déjà expliqué à maintes reprises, et notamment en réponse à la question écrite n° 1548 de Mme Czekalski il y a un mois, la STIB ne peut transmettre le nombre total de vols signalés dans les transports publics, car les chiffres de la police ne peuvent être diffusés que par elle-même. Or, de nombreuses personnes portent directement plainte auprès de la police, sans en avertir la STIB. Je vous invite dès lors à contacter à ce sujet la police fédérale ou le ministre-président, qui est compétent pour la prévention et la coordination de la sécurité en Région bruxelloise.

Pour sa part, la STIB peut uniquement communiquer le nombre d'incidents enregistrés auprès de son dispatching sécurité

*Wat zijn de cijfers voor 2022? Hoeveel daders zijn er gevat?*

*Kunt u bevestigen dat het Zuidstation en de tramlijnen 3 en 4 het meest getroffen zijn? Hebt u andere gegevens?*

*Uw voorganger zei in 2014 dat de controleurs niet bevoegd zijn om zakkenrollers op te sporen. Wie kan dan wel ingrijpen vooraleer de politie komt? Krijgen de controleurs een specifieke opleiding? Wisselt de federale politie goede praktijken uit met de MIVB? Denkt u aan de vorming van een snelle interventiebrigade?*

*Bij een klacht worden er camerabeelden gebruikt. Kan men zo ook niet proactief verdachte gedragingen opsporen?*

*Welke maatregelen neemt u tegen recidive?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het nummer 1707 is niet bedoeld om diefstallen te melden, maar wel verdachte voorwerpen of gedragingen bij een terroristische dreiging.*

*De MIVB kan geen volledige cijfers geven, want veel mensen doen rechtstreeks aangifte bij de politie. Daarvoor moet u dus de federale politie contacteren of de minister-president ondervragen.*

*In 2022 kwamen bij de MIVB 430 meldingen van zakkenrollen binnen. Om veiligheidsredenen geeft de MIVB geen informatie over de stations en lijnen.*

*De interventies van de MIVB-agenten worden evenwichtig gespreid over het hele netwerk, rekening houdend met de risicoplekken. Ze moeten in de eerste plaats de veiligheid van de reizigers waarborgen; persoonlijke bezittingen vallen onder de politie. De aanwezigheid van het personeel heeft een ontradend*

comme étant liés à des voleurs à la tire : 430 incidents en 2022. Pour des raisons de sécurité, la STIB ne donne pas de détails sur les stations ou véhicules les plus concernés.

Les agents de la STIB ont pour mission de sécuriser l'ensemble du réseau. De manière générale, les lieux d'intervention sont planifiés sur une base objective afin de garantir une couverture équilibrée du réseau, tout en ciblant des points désignés comme problématiques sur la base des rapports d'incidents et des échanges avec la police.

Les agents de la STIB sont présents en station en priorité pour assurer la sécurité des personnes, avant la sécurité des biens, celle-ci étant la prérogative de la police. Outre ce personnel en station, dont la présence peut avoir un effet dissuasif, la STIB dispose d'un message préenregistré qui est activé en temps réel par le dispatching ou par le personnel de conduite lorsque la présence de voleurs à la tire est signalée ou constatée sur le réseau.

Les équipes de terrain de la STIB sont composées de patrouilleurs en station et de patrouilleurs d'intervention. Le dispatching surveille également ce qui se passe sur le réseau et la STIB peut compter sur l'appui de la police pour sécuriser celui-ci. De son côté, la police mène aussi des actions. Pour plus d'informations à ce sujet, je vous invite à la contacter directement.

<sup>1295</sup> Les agents de la STIB peuvent avertir la police lorsqu'ils sont témoins d'un vol. En cas de flagrant délit de crime ou de délit sur le réseau, les agents de sécurité peuvent maintenir l'auteur sur place durant deux heures au maximum, en attendant l'arrivée de la police.

Le réseau de la STIB est surveillé par des milliers de caméras, réparties dans les stations et dans les véhicules. Les images des caméras sont visionnées par le centre de dispatching opérationnel, afin d'assurer la sécurité globale des voyageurs sur la base des informations communiquées et des événements signalés par le personnel de terrain.

Il n'est pas possible d'effectuer une surveillance ininterrompue ciblée uniquement sur les pickpockets, ni de regarder en direct les images des caméras situées à l'intérieur des rames de métro.

S'agissant des stations, la STIB cible plus particulièrement certaines stations lorsqu'elle est informée de certains phénomènes, dont les vols à la tire.

S'agissant de la mise sur pied d'une brigade portant spécifiquement sur les faits de vols sur le réseau, celle-ci ne relève pas, comme je viens de l'expliquer, de la compétence des agents de sécurité de la STIB. Comme évoqué à plusieurs reprises devant cette commission, les services de la STIB collaborent très étroitement avec les services de police, et échangent très régulièrement des informations et des

*effect. Er is ook een meldsysteem dat wordt geactiveerd wanneer er zakkenrollers opgemerkt worden.*

*Er zijn patrouilles voor de stations, maar ook specifiek voor interventies. De dispatching houdt eveneens een oogje in het zeil. Meer informatie over de aanpak door de politie moet u rechtstreeks bij hen opvragen.*

*MIVB-agenten kunnen de politie waarschuwen als ze getuige zijn van een diefstal of een dader zelfs twee uur vasthouden in afwachting van de komst van de politie.*

*Het MIVB-net telt duizenden camera's. Vanuit de centrale wordt alles in de gaten gehouden om het veilig te houden. Het is echter onmogelijk om voortdurend specifiek toezicht te houden op zakkenrollerij.*

*De MIVB besteedt bijzondere aandacht aan stations als blijkt dat zich daar problemen voordoen, zoals de aanwezigheid van zakkenrollers.*

*De veiligheidsagenten van de MIVB hebben niet de bevoegdheid om een specifieke antidiefstalbrigade op te richten. De MIVB werkt nauw samen met de politie en wisselt geregeld informatie uit over de aanwezigheid van zakkenrollers op het net. Ze heeft geen inzage in het gerechtelijke dossier van gawdieven die op haar net worden ingerekend.*

constatations faites sur le terrain, dont les faits liés à la présence de pickpockets.

Lors de ces réunions, la police peut, par exemple, signaler une recrudescence de vols à une période donnée ou dans une station donnée, et proposer à la STIB de mener des actions coordonnées. La localisation des lieux requérant une surveillance accrue est également basée sur l'analyse des rapports d'incidents rédigés par les équipes de la STIB.

La STIB n'a pas accès au casier judiciaire des personnes interpellées à la suite d'un vol à la tire opéré sur le réseau. Les agents de la STIB peuvent uniquement maintenir la personne qui a commis un délit le temps que la police arrive.

<sup>1297</sup> **M. David Weytsman (MR).**- Vous n'avez pas été en mesure de me répondre concernant le nombre de plaintes. Je m'étonne davantage du fait que vous ne puissiez pas énumérer les stations les plus exposées, sur recommandation de la STIB, pour des raisons de sécurité. Cet enjeu m'échappe, d'autant qu'il me semble que votre prédécesseur les avait déjà identifiées publiquement. Je souhaiterais savoir si la situation s'était améliorée.

La problématique du numéro d'appel 1707 est plus complexe que vous ne le dites, étant donné qu'il a pour objectif de permettre de signaler tout objet ou comportement suspect. Je vous invite donc à vous mettre à la place de quelqu'un qui vient d'assister à un vol à la tire ou d'en être lui-même victime. On s'attend naturellement à ce que le témoin ou la victime appelle directement soit la police soit le 1707. Il est pourtant frappant de constater le décalage entre les quelques appels quotidiens qui sont enregistrés par ce numéro et la moyenne annuelle de près de 3.000 vols à la tire. Comment peut-on encourager les gens à davantage porter plainte, ou du moins à relayer cette difficulté ?

Je ne comprends pas pourquoi il n'est pas possible de regarder les caméras en direct, alors que certains acteurs y voient une utilité. Les raisons sont-elles d'ordre technique ou relatives au respect de la législation ?

J'entends qu'une brigade spécifique ne peut pas être dédiée aux vols à la tire. Cela existe pourtant dans d'autres villes, comme à Nice par exemple. Je ne suis pas favorable à la création de brigades à tout prix, mais l'alternative consiste alors à mener des actions renforcées entre la police et la STIB. Combien d'actions de ce type ont déjà eu lieu ? Comment peut-on les renforcer ?

Je comprends que, dans ces situations, la compétence des agents a des limites. Toutefois, ces derniers assistent parfois à des vols à la tire et sont contraints de retenir l'auteur des faits, en attendant la police. J'ai eu vent du fait que les agents pourraient être davantage soutenus pour faire face à ces situations. Quelles démarches ont-elles déjà été mises en place à cet égard et quelles sont les améliorations possibles ?

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *U kunt dus niet zeggen hoeveel klachten er zijn geweest, maar het verbaast me nog meer dat de MIVB u afraadt om ons te vertellen in welke stations het probleem het grootst is. Uw voorganger had daar nochtans geen probleem mee.*

*Iemand die slachtoffer of getuige is van een diefstal, wordt geacht de politie of 1707 te bellen. Het is echter opvallend dat het nummer maar enkele keren per dag wordt gebeld, terwijl er gemiddeld 3.000 diefstallen per jaar plaatsvinden. Hoe kunnen we meer mensen aanmoedigen om een klacht in te dienen?*

*Is er een technische reden waarom de camerabeelden niet voortdurend bekeken worden of zijn er wettelijke belemmeringen?*

*Ik vind niet dat er koste wat het kost een specifieke brigade moet worden opgericht, maar het alternatief is dan een meer uitgebreide samenwerking met de politie. Hoeveel gezamenlijke acties zijn er al geweest? Hoe kunnen we dat aantal opvoeren?*

*Ik begrijp dat de bevoegdheid van MIVB-agenten beperkt is, maar wat kan er gebeuren om hen in lastige situaties te ondersteunen?*

1299 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les caméras dans les véhicules sont différentes de celles présentes dans les stations, en ce qu'elles ne sont pas connectées en permanence avec le dispatching. La surveillance permanente n'est pas possible à l'heure actuelle et je dois demander à la STIB si elle le sera à l'avenir.

Par ailleurs, des actions ciblées existent. La STIB peut constater l'existence d'un problème à un endroit spécifique renseigné par la police. La police peut donc agir en collaboration avec la STIB dans certaines stations ou zones. Des rencontres entre les deux services sont organisées régulièrement pour coordonner ces actions. Cela fait partie des solutions, même si nous ne pouvons pas empêcher toutes les infractions de manière préventive. Les problèmes sont surtout le fait de groupes organisés et il est donc possible de mener des actions spécifiques à certains endroits. Pour des raisons de sécurité, nous préférons cependant ne pas diffuser la liste des lieux ou véhicules les plus touchés.

1299 **M. David Weytsman (MR).**- Qui est habilité à donner cette réponse ? Les zones de police et la police des chemins de fer, en concertation avec la STIB, ont-elles les informations requises ? Dois-je m'adresser à chaque zone de police ou à la police des chemins de fer ? Cette dernière ne me semble pas très présente dans nos stations de métro et c'est pourquoi je vous pose la question.

1299 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- J'aimerais évidemment que la police ferroviaire soit renforcée dans le métro, ainsi que dans les gares ferroviaires. Il s'agit d'un réel enjeu pour le niveau fédéral. Le ministre-président peut sans doute nous faire part des informations dont disposent les zones de police. La STIB reçoit probablement la liste des vols, mais je ne suis pas habilitée à vous en faire part. Je ne suis même pas en mesure de vous dire si ces informations sont ou non exhaustives. En définitive, vous pouvez sans doute les obtenir en vous adressant au ministre-président ou aux zones de police.

- *L'incident est clos.*

1309 **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

1309 **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,**

1309 **concernant l'automatisation du métro.**

1311 **M. David Weytsman (MR).**- Officialisée en 2011 sous le nom de projet Pulsar, l'automatisation du métro bruxellois était, selon les ambitions d'un de vos prédécesseurs, prévue pour 2018. Cela fait donc près de dix ans que le plan global d'investissement pour la modernisation des lignes 1 et 5 a été adopté et plus de dix ans que le projet Pulsar a été entamé.

Il semble pourtant que nous devons attendre l'édification de la ligne de métro 3 - nous discuterons encore la semaine prochaine

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De camera's in de rijtuigen staan niet permanent in verbinding met de centrale en voortdurend toezicht is daardoor niet mogelijk.*

*Er worden gerichte acties gevoerd. De politie kan in samenwerking met de MIVB optreden in bepaalde stations of zones. Dat is een deel van de oplossing, al kunnen we niet alle inbreuken voorkomen. Het zijn vooral georganiseerde bendes die problemen veroorzaken, maar om veiligheidsredenen zeggen we niet waar die het vaakst actief zijn.*

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Wie mag ons dat wel vertellen? Moet ik mijn vraag aan alle politiezones en aan de spoorwegpolitie stellen? Die laatste lijkt niet erg aanwezig in metrostations.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik zou natuurlijk liever vaker spoorwegpolitie op het metronet zien, maar dat moet de federale regering regelen. U kunt de gevraagde informatie allicht van de minister-president of van de politiezones krijgen.*

- *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 automatisering van de metro.**

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Ondanks dat het investeringsproject Pulsar uit 2011 voorzag in de automatisering van de metro tegen 2018, is het nog steeds wachten op een volledig automatische lijn. In het buitenland bestaan zulke lijnen al lang. Vorig jaar herinnerde u eraan dat het investeringsplan voor de modernisering van metrolijnen 1 en 5 sinds 2015 ongewijzigd bleef. De aankoopprocedure van 43 M7-metrostellen, goed voor 363 miljoen euro, liep toen nog.*

de l'année estimée de fin de chantier - pour connaître à Bruxelles une ligne entièrement automatique. C'est regrettable, au vu de situations dans des villes proches comme Lille - qui bénéficie d'un métro automatique depuis le début des années 1980 -, Paris, ou encore d'autres en Italie, en Espagne ou en Allemagne, qui en sont équipées depuis longtemps.

Interrogée il y a un an à ce sujet, vous rappeliez que le plan global d'investissement pour la modernisation des lignes 1 et 5 n'avait pas été modifié depuis son lancement en 2015 et que l'acquisition des 43 rames de type M7, pour un montant de 363 millions d'euros, se poursuivait. Début 2023, 22 rames devaient être en service et une dernière était attendue en 2027.

Pouvez-vous me communiquer, au regard du contrat de gestion de la STIB, des plans pluriannuels d'investissement et des derniers développements portés à votre connaissance, le calendrier d'automatisation complète par ligne de métro ?

Au sujet des rames M7, le calendrier de livraison restera-t-il inchangé ou les problèmes rencontrés avec l'ovalisation des roues vont-ils retarder la livraison ? Lorsque la dernière rame sera livrée, la totalité de la ligne pourra-t-elle être couverte par des rames M7 et donc y permettre l'installation des portiques ?

Le passage de la fréquence à 2 minutes sur les lignes 1 et 5 était prévu pour le début de l'année 2025 et l'augmentation suivante devait viser une fréquence de 1,5 minute sur le tronçon entre Merode et Gare de l'Ouest aux heures de pointe. Pour les lignes 2 et 6, la fréquence avait augmenté en janvier 2022, en passant à un métro toutes les 2 minutes 30 sur leur tronçon commun et toutes les 5 minutes entre Simonis et Roi Baudouin. Quelle est aujourd'hui la fréquence du métro sur les différentes lignes ? Confirmez-vous les objectifs pour 2025 au regard des nombreux problèmes techniques rencontrés en 2022 en raison des travaux liés à l'automatisation ?

Les dernières fonctions du système de signalisation devaient être mises hors service au cours de l'été 2023 sur les lignes 1 et 5 et les dernières fonctions du système existant devaient être mises hors service fin 2024. Ce calendrier sera-t-il respecté ?

Le marché des façades de quai a été attribué en juin 2021 pour un montant de 25 millions d'euros et le projet a démarré en octobre 2021. Il était prévu que, fin 2024 ou au début de 2025, un premier tronçon serait équipé de portes palières entre Ceria et Érasme. Depuis le dépôt de ma question, j'ai pris connaissance dans la presse d'un calendrier qui indiquait un retard en la matière. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet ?

Sous couvert de l'anonymat, un membre du conseil d'administration de la STIB déclarait en 2019 que le gouvernement avait demandé à la STIB de mettre le holà sur l'automatisation, car il préférerait investir dans l'extension du réseau. Cela est-il possible malgré l'existence de plans pluriannuels d'investissement très clairs ? Je vous offre ici l'occasion de nous rappeler qu'une grande attention est également accordée à l'automatisation du métro, pour favoriser non

*Begin 2023 moesten 22 metrostellen in gebruik genomen zijn. Het laatste toestel zou in 2027 worden geleverd.*

*Vermeldt de beheersovereenkomst van de MIVB meerjarige investeringsplannen? Wanneer moet elke metrolijn geautomatiseerd zijn?*

*Zijn de leveringsplannen voor de M7-metrostellen ongewijzigd of lopen ze vertraging op door de slijtage van de wielen? Zal de hele lijn bediend worden door M7-stellen, zodra het laatste rijtuig is geleverd? Kunnen er dan poortjes worden geïnstalleerd?*

*Vanaf begin 2025 zou de frequentie op lijnen 1 en 5 worden verhoogd; op lijnen 2 en 6 is dat al sinds januari 2022 het geval. Wat is vandaag de frequentie op elke lijn? Zijn uw doelstellingen voor 2025 nog dezelfde gelet op de technische problemen in 2022?*

*Tegen eind 2024 zou het volledige oude signalatiesysteem buiten gebruik worden gesteld. Wordt dat tijdspad aangehouden?*

*Eind 2024, begin 2025 zouden er in het kader van het project voor perronwanden, goed voor 25 miljoen, tussen Coovi en Erasmus perrondeuren komen. Op die planning zou er vertraging zitten. Kunt u dat toelichten?*

*In 2019 verklaarde een lid van de raad van bestuur van de MIVB dat de regering had gevraagd om de automatisering stil te leggen, omdat ze in een uitbreiding wilde investeren. Is dat ondanks duidelijke meerjareninvesteringsplannen mogelijk?*

seulement la rapidité de l'offre commerciale du métro, mais aussi la sécurité déjà largement évoquée au sein de notre commission.

<sup>1313</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Dans un premier temps, il est prévu d'automatiser le métro sur un tronçon démonstrateur de trois stations, entre Ceria et Érasme sur la ligne 5. L'installation des façades de quai sur ce premier tronçon est prévue à partir de 2025. Il est bien prévu que la ligne de métro 3 sera mise en mode automatique dès l'ouverture du tronçon Bordet-Gare du Nord.

La livraison des nouvelles rames de métro M7 se poursuit quant à elle normalement. En 2022, la STIB en comptait dix-huit en circulation sur son réseau. Les quatre rames restantes de la première série les rejoindront en 2023. Les 21 rames de la deuxième série sont en cours de construction. Le constructeur vérifie chacune des roues à monter sur les trains avant leur montage, sur la base des observations effectuées sur les premières rames mises en service.

À la fin de la livraison de la deuxième série, la STIB disposera d'une flotte de 43 rames M7. Celles-ci sont destinées pour moitié à l'exploitation des lignes 1 et 5 et, pour l'autre moitié, à l'exploitation de la future ligne de métro 3. En attendant son ouverture, elles seront disponibles pour les lignes 1 et 5 et permettront ainsi à la STIB d'effectuer des opérations de maintenance sur les rames existantes. La généralisation des portes palières sur les lignes 1 et 5 ne peut cependant s'envisager que si une commande complémentaire est passée, pour compenser le déplacement de la moitié des rames vers la nouvelle ligne 3 à son ouverture.

En ce qui concerne les fréquences sur les lignes de métro, elles sont de 2 minutes 30 sur les troncs communs des lignes 1, 2, 5 et 6 durant les heures de pointe. Fin août, la STIB a par ailleurs augmenté les fréquences sur l'ensemble de ses lignes de métro durant les heures creuses. En soirée, les utilisateurs du métro bénéficient d'un passage toutes les 10 minutes sur les antennes, soit toutes les 5 minutes sur les troncs communs jusqu'à la fin du service. En matinée, un passage est assuré toutes les 10 minutes dès le début du service en semaine et toutes les 15 minutes le week-end, soit respectivement toutes les 5 minutes et toutes les 7 minutes 30 sur les troncs communs.

La nouvelle signalisation permettra d'encore augmenter les fréquences durant les heures de pointe, faisant passer l'intervalle entre deux rames à 2 minutes. La mise en œuvre de cette mesure est toujours prévue pour fin 2024. L'installation du système de signalisation du métro automatique (« communication-based train control ») se poursuit donc selon le calendrier prévu.

Les mises à jour successives du plan d'investissement de la STIB par le gouvernement durant cette législature ont systématiquement confirmé les budgets relatifs au programme de modernisation du métro. Comme précisé précédemment, les investissements confirmés par le gouvernement ont déjà permis d'augmenter les fréquences sur le réseau de métro.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De metro wordt eerst op lijn 5 tussen Coovi en Erasmus geautomatiseerd. De perronwanden worden vanaf 2025 geïnstalleerd. Metro 3 zal automatisch rijden zodra het stuk tussen Bordet en het Noordstation opent.*

*De levering van de M7-stellen verloopt normaal. De laatste vier van de eerste reeks volgen in 2023. De 21 stellen van de tweede reeks worden nu gebouwd. Na levering van de tweede reeks zal de MIVB 43 M7-stellen hebben. De helft daarvan is bestemd voor de lijnen 1 en 5 en de andere helft voor de toekomstige lijn 3. De uitrusting met toegangspoorten over de volledige lijnen 1 en 5 kan pas wanneer de voertuigen die op lijn 3 worden ingezet, worden gecompenseerd.*

*Op de gemeenschappelijke delen van de lijnen 1, 2, 5 en 6 rijdt er tijdens de spits om de 2,5 minuut een metro. Tijdens de daluren is de frequentie op alle lijnen verhoogd. Met de nieuwe signalisatie eind 2024 zal de frequentie ook tijdens de piekuren worden verhoogd.*

*Bij de opeenvolgende aanpassingen van het investeringsplan van de MIVB heeft de regering telkens de budgetten voor de modernisering van de metro bevestigd. Daardoor kon de MIVB de frequentie verhogen. Voor een verbetering van het aanbod hoeven we niet op metro 3 te wachten.*

*- Het incident is gesloten.*

*(De heer Arnaud Verstraete, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)*

Il importe en effet de ne pas attendre la mise en service de l'extension de la ligne 3 après 2030 pour augmenter l'offre de métro, mais bien de continuer à investir dans le programme de modernisation du métro afin d'augmenter en parallèle l'offre sur le réseau existant.

- *L'incident est clos.*

(*M. Arnaud Verstraete, premier vice-président, prend place au fauteuil présidentiel*)

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

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

**concernant la vitesse commerciale des trams et bus de la STIB.**

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- La vitesse commerciale des bus et trams de la STIB pose un problème depuis de nombreuses années et a des conséquences négatives sur l'efficacité et la fiabilité du réseau de transports en commun. Cette réalité peut dissuader les voyageurs d'utiliser ces modes de transport et les amener à se tourner vers des transports plus rapides et plus fiables, comme les deux-roues ou les quatre-roues motorisés.

Cette faible vitesse commerciale entraîne également une hausse des coûts de fonctionnement du service public, en raison d'une utilisation accrue du carburant et de l'énergie, ainsi qu'une diminution de l'attractivité des lignes les moins performantes.

La vitesse commerciale des bus et des trams est liée à divers facteurs, tels que la densité du trafic, la gestion des flux de circulation, les événements affectant la circulation (obstacles sur la voie), le temps de stationnement aux arrêts et, dans une moindre mesure, les limitations de vitesse.

En vue d'améliorer la vitesse commerciale de ses véhicules, la STIB a pris plusieurs initiatives, dont l'adoption d'un plan d'action Avanti 2016-2025. Cependant, force est de constater que, malgré la volonté affichée par la STIB d'augmenter sa vitesse commerciale, celle-ci continue de diminuer chaque année ou, au mieux, reste stable.

Quelle est aujourd'hui la vitesse commerciale moyenne des métros, trams et bus à Bruxelles ? Vous aviez annoncé vouloir l'améliorer de un à trois kilomètres par heure sur les principales lignes de trams et de bus. Y êtes-vous parvenue ?

Quelles mesures avez-vous prises en priorité en 2021 et 2022 pour atteindre vos objectifs d'augmentation de la vitesse commerciale ? Quels en sont les résultats ? Combien

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

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

**betreffende de reissnelheid van de trams en bussen van de MIVB.**

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (*in het Frans*).- *De bussen en trams van de MIVB rijden te traag, waardoor reizigers kiezen voor snellere en betrouwbaardere vervoersmiddelen. Bovendien leidt de lage reissnelheid tot hogere werkingskosten. De voertuigen verbruiken immers meer brandstof en energie.*

*De snelheid van bussen en trams hangt af van drukte op de weg, het beheer van verkeersstromen, de tijd die ze stilstaan bij de halte enzovoort.*

*De MIVB probeert iets aan het probleem te doen met het actieplan Avanti 2016-2025. Desondanks blijft de snelheid onveranderd of gaat ze zelfs omlaag.*

*Wat is de gemiddelde reissnelheid van metro's, trams en bussen op dit moment? Bent u geslaagd in uw doelstelling om die met 1 à 3 km/u op te trekken op de hoofdlijnen? Welke maatregelen hebt u in 2021 en 2022 getroffen? Met welke resultaten? Hoeveel kruispunten, haltes en trajecten hebt u aangepast?*

*De herinrichtingen die deel uitmaken van Good Move en stad 30 houden soms in dat het openbaar vervoer ruimte moet delen met andere vervoersmiddelen. Op de Prinses Elisabethlaan verliest de tram bijvoorbeeld zijn eigen bedding. Dat soort ingrepen verbaast me. Hoe hebt u de gevolgen van de herinrichtingen onderzocht op de reissnelheid van het openbaar vervoer? Zijn er vervolgstudies en zo nee, waarom niet?*

*Het Generaal Meiserplein, het einde van de Louizalaan en de Charleroisesteeweg zijn echte knelpunten. Welke maatregelen hebt u genomen om het verkeer daar vlotter te maken?*

*Hoe vlot het project om het beheer van de tramtrajecten over te hevelen van de gemeenten naar het gewest? U praat ook met*

d'aménagements de carrefours, de rationalisations des arrêts et de mises en priorité des voies empruntées ont-ils été réalisés ?

Les aménagements réalisés dans le cadre de Good Move et de la ville 30 entraînent parfois une nouvelle cohabitation entre les transports en commun et les autres modes de déplacement. Le projet de l'avenue Princesse Élisabeth prévoit, par exemple, la fin du site propre du tram et la cohabitation avec les voitures. Ce type de cohabitation sur des lignes structurantes et saturées est assez étonnant. Comment avez-vous objectivé les conséquences des aménagements réalisés et de la baisse de vitesse dans le cadre des mailles et de la ville 30 sur la vitesse commerciale des transports en commun de surface ? Une étude a-t-elle été menée par la STIB ? Disposez-vous d'une étude de suivi ? Dans la négative, pour quelle raison ?

Pouvez-vous nous communiquer les différentes mesures prises afin de fluidifier le trafic et d'éviter d'encombrer davantage les points noirs du réseau, tels que la place Général Meiser, le goulot de l'avenue Louise ou la chaussée de Charleroi ?

Quel est l'état d'avancement du projet de régionalisation des voies utilisées par les lignes de tram, en particulier les voies les plus problématiques ? Quels sont les résultats des discussions avec les communes à ce sujet ? Où en sont les négociations avec les communes en vue de la mise en place d'une priorité pour les voies empruntées par les transports en commun ?

Quelles mesures ont-elles été prises pour améliorer la coordination des feux de circulation dans la Région bruxelloise ? Comment la Région s'assure-t-elle de la bonne mise en œuvre et de l'efficacité de ces mesures ?

<sup>1329</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La fluidité et la rapidité des transports publics sont essentielles. La STIB obtient de bons résultats, comme le montrent les chiffres de satisfaction, mais pour convaincre encore plus de personnes de voyager en bus ou en tram, la vitesse commerciale est aussi importante que la capacité. Le transfert modal dépend fortement de l'efficacité des transports publics.

Avec l'introduction des filtres et de sites propres, les bus et trams peuvent gagner des minutes en étant libérés du trafic. En 2022, la vitesse commerciale moyenne des trams était de 16,31 km/h et de 15,81 km/h pour les bus. Ces vitesses étaient supérieures à celles de 2019, année de référence d'avant la pandémie, avec 16 km/h et 15,76 km/h, respectivement.

Nous ne nous contentons pas de cette augmentation. La STIB dispose d'un plan Avanti, qui a pour objectif de « poursuivre les efforts et prendre des mesures supplémentaires afin d'améliorer la performance (vitesse client et régularité) du transport public, sur la base des principes définis dans le plan régional de mobilité tout en améliorant la qualité de l'espace public (accessibilité, cheminement, intermodalité, etc.), et en assurant les conditions de sécurité routière pour tous les modes ». Le but poursuivi est d'encourager le report modal vers le transport public et les modes

*de gemeenten over de prioriteit voor trajecten die het openbaar vervoer benut. Schiet dat overleg op?*

*Hoe worden de stoplichten in het gewest beter op elkaar afgestemd? Hoe controleert u of die maatregelen doeltreffend zijn?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De MIVB doet het goed, getuige de tevredenheidsenquêtes. Om nog meer mensen over de streep te halen is reïssnelheid even belangrijk als de capaciteit van het openbaar vervoer.*

*Verkeersfilters en eigen beddingen bevrijden bussen en trams van het verkeer, waardoor ze veel sneller rijden. In 2022 bedroeg de gemiddelde snelheid van trams en bussen respectievelijk 16,31 en 15,81 km/u. Dat is iets hoger dan in 2019, het referentiejaar van voor de pandemie.*

*Daar blijft het niet bij. Met het actieplan Avanti wil de MIVB de modal shift nog verder bevorderen. In 2021 zijn in het kader van dat plan de Fransmanstraat, het Bockstaelplein, de Hinnisdaellaan, de Suzan Danielbrug, de Wayezstraat en de Haachtsesteenweg onder handen genomen. In 2022 was het de beurt aan de Koninginnelaan, de Koninginne- en Thomastunnels, de Leopold I-straat, de Prinses Elisabethstraat en de Léon Theodorstraat.*

*Ook dit jaar wordt er aan de weg gewerkt. Elke maand maakt een half miljoen mensen gebruik van buslijn 71. Tijdens de spits legt de bus het heen-en-weertraject ondertussen zes minuten sneller af. Die enorme verbetering is te danken aan talrijke*

actifs. Ce plan est lié au contrat de service public de la STIB, qui court jusqu'à 2023 inclus.

Il y a eu des interventions Avanti, en 2021, sur la rue Fransman et la zone de la place Bockstael à Bruxelles, avenue de Hinnisdael à Woluwe-Saint-Pierre, sur la passerelle Suzan Daniel pour une infrastructure destinée aux voies du futur tram à Bruxelles, sur la rue Wayez à Anderlecht, et sur la chaussée de Haecht entre la place de la Reine et les rue et avenue Rogier ainsi qu'à l'arrêt Coteaux à Schaerbeek. En 2022 étaient concernés l'avenue de la Reine et les tunnels de la Reine et Thomas à Schaerbeek, la rue Léopold Ier à Jette, l'avenue Princesse Élisabeth à Schaerbeek et la rue Léon Theodor à Jette.

Des réalisations sont encore attendues cette année. On peut toutefois déjà citer la ligne de bus 71 qui, avec ses 500.000 passagers par mois, est la ligne de bus la plus fréquentée du pays. Le temps de trajet aller-retour y a été réduit de six minutes aux heures de pointe, ce qui est énorme, grâce à un grand nombre de réalisations sur le parcours, menées en collaboration avec la commune d'Ixelles et la Ville de Bruxelles.

<sup>1331</sup> Parmi ces aménagements, citons la mise à sens unique du pont Fraiteur, la mise à sens unique de l'avenue de l'Hippodrome, la mise en voie prioritaire de l'avenue des Éperons d'Or, l'interdiction de la circulation automobile sur la chaussée d'Ixelles, le contresens du bus pour la traversée de la porte de Namur, le couloir de bus réservé sur le boulevard du Régent ou encore la transformation de la bande bus-vélo du Coudenberg en des voies bus et cyclistes séparées.

En plus des aménagements Avanti, les petits aménagements réalisés dans le cadre des plans de circulation des quartiers apaisés conduisent à créer le plus souvent des aménagements dédiés pour les différents modes de transport.

Par exemple, dans le cadre du nouveau schéma de circulation du quartier apaisé Colignon-Josaphat, les voies de tram sont mises à contresens sur 800 mètres sur la chaussée de Haecht et 300 mètres sur la rue Rogier. Là où le tram s'insérait auparavant dans le trafic dans les deux sens, il bénéficie à présent d'un site propre dans un des deux sens, sur ces deux axes.

De plus, en simplifiant le fonctionnement du carrefour entre la chaussée de Haecht et la rue Rogier, cette double mise à sens unique a permis de dégager du temps de feu vert supplémentaire pour les sens de circulation maintenus, ce dont a également bénéficié le tram. Au total, les trams 92, 25 et 62 ont amélioré leurs performances dans les deux sens. Le contrat local de mobilité a permis de résoudre un point noir historique du réseau de trams !

De manière similaire, à la suite de la création de pistes cyclables confortables dans les deux sens, sur l'itinéraire Cambier-Eisenhower-Azalées et sur la rue Royale-Sainte-Marie, les cyclistes bénéficient désormais sur près de 2,5 kilomètres de voirie, d'un aménagement dédié dans les deux sens, là où ils

*herinrichtingen op het traject, in samenwerking met Elsene en de stad Brussel.*

*Zo waren er aanpassingen aan de Fraiteurbrug, de Hippodroomlaan, de Guldensporenlaan, de Elsensessteenweg, de busoversteek aan de Naamse Poort, de Regentlaan en de Coudenberg.*

*Naast de aanpassingen in het kader van het Avantiprogramma zijn er ook de ingrepen in het kader van de autoluwe wijken en die komen doorgaans alle vervoerswijzen ten goede. Zo beschikt de tram in de Colignon-Josaphatbuurt voortaan gedeeltelijk over een eigen bedding. Door de inrichting van het kruispunt van de Haachtssteenweg en de Rogierlaan aan te passen gaat de doorstroom vlotter en daar profiteren tramlijnen 92, 25 en 62 van. Dankzij het lokale mobiliteitscontract is daarmee een van oudsher zwart punt opgelost.*

*Op de as Cambier-Eisenhower-Azalea en op de Koninklijke Sint-Mariastraat is nu een comfortabel fietspad in de twee richtingen.*

*In de Prinses Elisabethlaan en de Lambermontlaan voorziet het Avantiprogramma in ingrepen die ervoor zorgen dat de trams en bussen er een betere doorgang hebben, onder meer door de werking van de eigen bedding er te verbeteren.*

*De herinrichting van de openbare weg behelst altijd meerdere vervoerswijzen en weggebruikers, maar door de beperkte ruimte moet je keuzes maken en compromissen sluiten.*

étaient précédemment contraints de circuler dans le trafic dans un des deux sens et sur une piste cyclable exigüe dans l'autre.

En ce qui concerne plus spécifiquement les aménagements Avanti de l'avenue Princesse Élisabeth, le projet prévoit la mise à sens unique des deux tronçons situés de part et d'autre du boulevard Lambermont, ce qui signifie, de facto, que le tram et les bus bénéficieront toujours d'un site propre - le contresens transports en commun - vers le boulevard Lambermont, le sens le plus critique.

Par ailleurs, le fonctionnement de ce site propre sera amélioré. En effet, l'aménagement antérieur, sous-dimensionné, contraignait les bus et les poids lourds à rouler à cheval sur la voie de circulation et le site propre, diminuant ainsi par ricochet les performances du tram dans les deux sens.

Il importe de rappeler qu'un aménagement de voirie ne se réalise pas au profit d'un seul mode et que les contraintes spatiales conduisent à devoir réaliser des arbitrages et des compromis. En l'espèce, il s'agissait aussi de dégager de l'espace pour des pistes cyclables sur un itinéraire vélo confort, de garantir la mise aux normes des arrêts de transports publics et une largeur de trottoirs suffisante au regard des flux importants de piétons.

1333 En ce qui concerne la coordination des feux de circulation, de nombreux carrefours situés sur des axes régionaux fonctionnent actuellement selon une logique de coordination. Sans être exhaustive, je citerai l'avenue Charles-Quint, l'avenue de l'Exposition universelle, le boulevard Sylvain Dupuis, le boulevard Industriel, la chaussée de Waterloo, la chaussée de la Hulpe, l'avenue Franklin Roosevelt, le boulevard du Triomphe, l'avenue d'Auderghem, l'avenue de Tervueren, la chaussée de Louvain, l'avenue des Croix du feu, l'avenue du Parc royal, la rue de la Loi, la rue Belliard, etc. Tous les carrefours ne sont pas nécessairement liés entre eux car cela ne serait pas pertinent pour des raisons de coordination.

Entre fin 2018 et fin 2019, la STIB comptabilisait 285 feux de signalisation connectés à la centrale de feux. Fin 2022, elle en comptait 376. Quelque 91 nouveaux carrefours ont été équipés depuis 2019, ce qui représente une augmentation de 32 % par rapport au début de la législature. Tout cela augmente évidemment considérablement les possibilités techniques de fluidifier le trafic des transports en commun.

1335 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).** - Pour situer le contexte, j'ai été quelque peu étonnée par la lecture d'un article publié fin mars 2023, se réjouissant que le plan Good Move ait permis une nette augmentation de la vitesse commerciale de la STIB dans le Pentagone. J'ai été interpellée par le fait que l'accent ait été mis sur un seul aspect relatif au Pentagone, alors que les lignes de la STIB sont évidemment bien plus vastes.

Les derniers chiffres que vous nous avez communiqués témoignent plutôt d'une stabilité, et non d'une amélioration, de la vitesse commerciale, même si certaines lignes, ou du moins certains tronçons, ont probablement connu des améliorations.

*De verkeerslichten worden op een hele reeks gewestwegen onderling afgestemd om de circulatie te bevorderen. Niet alle kruispunten zijn echter onderling verbonden, want dat zou de afstemming niet ten goede komen.*

*Eind 2019 telde de MIVB 285 verkeerslichten die centraal aangestuurd worden. Eind 2022 waren dat er 376, een stijging met 32% sinds het begin van de regeerperiode. Ook dat bevordert de reïssnelheid van het openbaar vervoer.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).* - *In maart 2023 las ik een artikel waarin de MIVB zich op de borst klopt over de sterk verbeterde reïssnelheid in de Vijfhoek dankzij Good Move. Het MIVB-netwerk is natuurlijk veel ruimer dan enkel de Vijfhoek. Uit de laatste cijfers blijkt dat de gemiddelde reïssnelheden in het hele gewest eerder stabiel zijn gebleven, ook al zijn er verbeteringen op sommige lijnen, voornamelijk dankzij eenrichtingsverkeer en onderling verbonden kruispunten.*

*Ondervindt u nog steeds moeilijkheden met bepaalde gemeenten voor een betere aansluiting van kruispunten op verkeerslichten? Kunnen die problemen worden opgelost? Heel veel gebruikers*

Vous en avez cité certaines, notamment la meilleure circulation des trams et des bus sur ces artères, qui est principalement la conséquence de mises à sens unique. En outre, vous mentionnez une nette augmentation du nombre de carrefours interconnectés. Nous nous battons déjà depuis une quinzaine d'année pour obtenir une amélioration à ce niveau.

Rencontrez-vous encore des obstacles pour bénéficier de meilleures connexions entre des carrefours et des feux de signalisation essentiellement gérés par certaines communes, notamment la Ville de Bruxelles ? Ces problèmes de connexion peuvent-ils être débloqués, étant donné que les feux de circulation constituent l'un des nœuds du problème ? De très nombreux usagers sont d'ailleurs favorables à la gestion centralisée, par Mobiris, de l'intégralité des carrefours.

Il apparaît que vous avez largement progressé sur une série de réaménagements. Néanmoins, avec une vitesse moyenne de 16 km/h pour les trams à Bruxelles, nous sommes encore loin derrière une ville comme Strasbourg, qui affiche de belles performances, la vitesse moyenne étant de 21 km/h. Avez-vous l'ambition, avec le programme Avanti, d'améliorer ces résultats ? Quelles priorités ont-elles été définies pour 2023 ?

<sup>1337</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il n'existe pas une mesure unique qui permettrait de régler l'ensemble des situations. Il nous faut procéder tronçon par tronçon, carrefour par carrefour, petite étape par petite étape.

Chaque aménagement auquel nous procédons se heurte à une forte opposition, ce qui nous oblige à nous battre pour le réaliser. Gagner du temps sur une ligne de bus comme la ligne 71 passera par plusieurs mesures, dont l'impact général sera positif.

Si vous comparez les chiffres que je vous ai communiqués avec ceux d'autres villes, vous devez également comparer la pression automobile à Bruxelles et dans ces villes, ainsi que la possibilité d'avoir des voies dédiés aux bus et aux trams. Ce type de choix a forcément un impact sur les autres modes de déplacement. Il faut donc avoir le courage de défendre les mesures adoptées, et je n'ai pas l'impression que c'est le cas actuellement.

Je vous ai communiqué les chiffres relatifs aux plans des quartiers apaisés dans une réponse à une précédente question. Ceux-ci indiquent, par exemple, que le filtre mis en place à côté du Parc royal a un impact très positif sur les transports en commun.

Les chiffres que j'ai cités sont un peu plus larges, afin de voir la totalité des choses, car la création de quartiers apaisés ne suffira pas pour augmenter l'efficacité des transports en commun. Toutes les mesures du plan Good Move doivent être mises en œuvre afin d'enregistrer les gains qui y sont inscrits.

<sup>1339</sup> **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Madame la Ministre, vous dites avoir obtenu des résultats extraordinaires dans le Pentagone, dont vous semblez très contente. Pourtant, si l'on ne constate pas d'amélioration au niveau de la vitesse

*zijn er voorstander dat alle kruispunten centraal beheerd worden door Mobiris.*

*Op bepaalde plekken is er vooruitgang geboekt, maar de gemiddelde snelheid ligt nog ver achter op die van andere steden. Wilt u die resultaten nog verbeteren? Wat zijn de prioriteiten voor 2023?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Er is niet één enkele maatregel die alle situaties zal oplossen. We moeten de verbeteringen stap voor stap aanbrengen, maar telkens als we er een willen invoeren, stuit dat op sterke tegenstand. Vaak is het ook een kwestie van een combinatie van ingrepen, zoals voor buslijn 71.*

*Als u de cijfers van steden vergelijkt, moet u ook andere parameters vergelijken, zoals de autodruk, de mogelijkheid om specifieke rijstroken aan te leggen voor het openbaar vervoer enzovoort. Er moeten ook telkens keuzes gemaakt worden die gevolgen hebben voor de andere weggebruikers. Dan moet we ook de moed hebben om die keuzes te verdedigen, wat op dit moment niet altijd het geval is.*

*Uit de cijfers van de plannen voor autoluwe wijken blijkt dat de wegfilter naast het Koninklijk Park een zeer positief effect heeft op het openbaar vervoer.*

*Het creëren van autoluwe wijken is niet voldoende om de efficiëntie van het openbaar vervoer te verhogen. Alle maatregelen van Good Move moeten worden uitgevoerd om de vruchten ervan te plukken.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).**- *Als de reïssnelheid in de Vijfhoek sterk verbeterd is, maar de gemiddelde reïssnelheid niet, betekent dat misschien dat de genomen maatregelen op andere plekken een negatieve impact*

commerciale globale, c'est peut-être que les mesures prises ont des effets négatifs sur d'autres lignes. Lorsqu'on dépense autant d'argent dans le programme Avanti, censé augmenter la vitesse commerciale en général, il convient de se demander si l'impact du plan Good Move sur d'autres lignes n'a pas été négatif.

- *L'incident est clos.*

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

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

**concernant la feuille de route régionale en matière de parkings P+R.**

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- La Région vise au total la réalisation de 25.000 places park and ride (P+R) dans la zone métropolitaine d'ici 2030. L'accord de gouvernement 2019-2024 prévoyait, quant à lui, d'atteindre à terme 10.000 places sur le territoire de la Région. À ce stade, selon le site de parking.brussels, les P+R régionaux comptent seulement 2.777 places au total, dont 1.300 au parking Ceria.

Le groupe MR rappelle souvent que, s'il est préférable de positionner la majorité de ces places dans les deux autres Régions, en amont des trajets, cela ne dispense pas la Région bruxelloise de disposer d'une feuille de route claire pour la création et la gestion de ce type de parkings sur son territoire.

J'insiste depuis plus de dix ans pour que notre ville soit équipée de parkings de transit clairement indiqués, accessibles tant du point de vue de la mobilité que du tarif, et en parfaite connexion avec des transports en commun à haut niveau de fréquence. Pourtant, nous avons déjà échangé à de nombreuses reprises sur toute une série de dysfonctionnements qui continuent à retarder leur développement et freinent, par conséquent, le report modal tant espéré à Bruxelles.

Divers éléments malheureux sont observés. En effet, seule une partie de ces P+R sont accessibles aux véhicules non conformes à la zone de basses émissions. Ces parkings sont peu voire non visibles depuis le ring. Aucun affichage dynamique n'indique le nombre de places encore disponibles. Le marketing est peu développé en Flandre et en Wallonie. Le taux de remplissage est décevant dans plusieurs parkings. Des problèmes de voitures ventouses dans les parkings non gérés par parking.brussels sont constatés, etc.

Le chemin à parcourir est encore long pour connaître à Bruxelles la qualité de l'offre rencontrée à Amsterdam, à Nice ou à Bordeaux. On peut toutefois observer une hausse considérable du taux de remplissage dans le parking Ceria depuis son ouverture, passant de 12 % en septembre 2019 à 50 % aujourd'hui. Nous

*hebben gehad op de reissnelheid. Het is niet de bedoeling dat Good Move de Avantidoelstellingen tegenwerkt.*

- *Het incident is gesloten.*

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

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

**betreffende het gewestelijke P+R-stappenplan.**

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans)*.- *Al tien jaar pleit ik voor efficiënte en betaalbare overstapparkings met een goede aansluiting op het openbaar vervoer. De MR vindt weliswaar dat de parkings vooral in de twee andere gewesten zouden moeten komen, maar toch heeft het Brussels Gewest ook een duidelijk stappenplan nodig.*

*Intussen zijn er 2.777 plaatsen, terwijl het Brussels Gewest tegen 2030 25.000 plaatsen beoogt. Bovendien doet er zich een hele reeks moeilijkheden voor: slechts een deel van de overstapparkings ligt buiten de lage-emissiezone en ze zijn niet zichtbaar vanaf de Ring. Aan Vlaamse en Waalse kant wordt er weinig promotie gevoerd en de bezettingsgraad is bedroevend, al is die in de Coovi-parking nu gestegen tot 50%. Ook de tarifiering is niet duidelijk en de toekomst van sommige parkings is onzeker.*

*Brussel heeft dus nog een lange weg te gaan als je vergelijkt met steden als Amsterdam, Nice of Bordeaux.*

devons cependant aller plus vite et plus loin dans la gestion des parkings existants et la création de nouvelles infrastructures.

Les formules tarifaires des P+R, dont certains sont gérés par parking.brussels, diffèrent encore aujourd'hui. Je sais que ce manque d'uniformité est dû à la convention Indigo, qui arrive à terme prochainement. Par ailleurs, l'avenir de nombreux parkings demeure incertain, car nous ne disposons pas d'une vue précise de leur développement. Je pense, par exemple, à celui de Crainhem, aux parkings Delta et Herrmann-Debroux, ainsi qu'au projet de parking de dissuasion à hauteur de l'Adeps, à Auderghem.

<sup>1347</sup> Certes, tout ne dépend pas de vous : il y a des problèmes de permis, de communes qui s'opposent, etc. C'est néanmoins l'occasion de vous interroger sur les ambitions de votre gouvernement, car il reste un an pour agir et la mise en œuvre des parkings de dissuasion et de transit est extrêmement lente.

Parmi les utilisateurs des différents parkings, quelle est la proportion de personnes qui sont en possession de la carte Mobib et celles qui paient le tarif plein ? Le parking du Ceria propose la gratuité en dehors des heures de bureau, par exemple lors des matches à Anderlecht ou des concerts à Forest National, à condition de présenter un ticket d'entrée au stade ou au concert. Qui prospecte, décide et assure le suivi de ces partenariats très intéressants ? Comment évaluez-vous cette offre ? Comment allez-vous la faire évoluer ?

Quelle est la feuille de route du gouvernement en matière de création de nouvelles places d'ici la fin de la législature, qu'il s'agisse de nouveaux parkings ou de mutualisations ? Plus précisément, que pouvez-vous nous dire concernant la création du parking à hauteur de l'Adeps à Auderghem, pour lequel la commune a pris du retard au niveau de l'enquête publique ?

Qu'en est-il de l'agrandissement du parking à Crainhem, initialement refusé par la commune, et du P+R sur le site du Heysel, pour lequel parking.brussels a déjà payé 3 millions d'euros ?

Où en êtes-vous en matière de téléjalonnement dynamique en amont des P+R ? Vous aviez commandé une étude sur la question, dont les résultats étaient annoncés en juin 2023. Cela n'a aucun sens de créer des parkings si ceux-ci ne sont pas annoncés à l'approche de Bruxelles, comme c'est le cas dans la plupart des grandes villes européennes, afin d'inciter les automobilistes à y laisser leur voiture pour emprunter les transports en commun. Cela fonctionne extrêmement bien ailleurs, pourquoi pas à Bruxelles ?

<sup>1349</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Afin de jouer pleinement leur rôle de parkings de dissuasion, les P+R doivent être situés au plus près du lieu d'origine de l'utilisateur et être bien connectés aux transports en commun. Or les P+R présents sur le territoire bruxellois ne répondent pas entièrement aux besoins

*Deze kwestie is weliswaar niet uw alleen uw verantwoordelijkheid, maar er zit te weinig schot in de zaak. Het wordt dus tijd dat de regering eens bekijkt wat ze nog wil realiseren.*

*Hoeveel van de gebruikers van een overstapparking hebben een Mobibkaart, en hoeveel van hen betalen het maximumtarief? Wie houdt zich bezig met de prospectie, organisatie en opvolging van speciale regelingen, zoals de gratis toegang tot overstapparkings voor bezoekers van wedstrijden van RSC Anderlecht of concerten in Vorst Nationaal? Wat vindt u daarvan?*

*Wat is het stappenplan voor de creatie van extra plaatsen? Komt er bijvoorbeeld een parking aan het terrein van Adeps in Oudergem?*

*Wat met de uitbreiding van de parking Kraainem en de overstapparking op de Heizel, waarvoor parking.brussels al 3 miljoen euro betaald heeft?*

*Hoever staat het met de dynamische bewegwijzering? Het heeft geen zin om overstapparkings aan te leggen als chauffeurs die Brussel naderen er niet naartoe worden geleid met borden. In juni 2023 zouden de resultaten van een studie over die kwestie worden gepubliceerd.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Overstapparkings moeten zo dicht mogelijk bij de plaats van vertrek van de gebruiker liggen en goed aangesloten zijn op het openbaar vervoer. In Brussel beantwoorden zulke parkings echter vaak niet aan de behoeften van pendelaars.*

des navetteurs ; ils sont souvent trop éloignés de leur point de départ ou trop proches de leur destination.

La mise en place de P+R plus en amont sur l'itinéraire réduit considérablement la distance parcourue en voiture, ainsi que les embouteillages sur les routes d'accès à Bruxelles. La question des P+R doit donc être envisagée à l'échelle métropolitaine. Dans ce contexte, la Région flamande, la Région wallonne et la SNCB sont trois partenaires indispensables. Bien entendu, des accords sont passés et des plans réalisés conjointement avec les Régions flamande et wallonne.

Au sujet des P+R non réglementés, nous héritons d'une situation antérieure à ce gouvernement, et même antérieure à la création de l'Agence du stationnement. Le parking Lennik-Érasme, par exemple, est géré par une société privée qui en a obtenu la concession en 1993. C'est donc le contrat de concession qui en définit les modalités d'exploitation jusqu'en décembre 2023.

Malgré cela, nous ne restons pas inactifs et menons des actions pour mettre ces parkings en gestion. Pour le parking Stalle, qui n'est pour l'instant pas en gestion, un permis a été délivré l'année dernière pour la construction d'un nouveau parking. Le permis a toutefois fait l'objet d'un recours et nous sommes en train d'examiner comment poursuivre le projet.

Pour les parkings Herrmann-Debroux et Delta, parking.brussels avait entamé les démarches d'obtention des permis pour leur mise en gestion, mais le processus a été bloqué après le refus de la commune d'organiser l'enquête publique. Nous sommes en contact avec les communes concernées pour ces dossiers, les discussions sont constructives et nous avons donc bon espoir de les faire avancer prochainement.

Les dépenses pour la construction du parking Stalle et pour la mise en gestion des parkings Herrmann-Debroux et Delta sont bien prévues dans le budget de parking.brussels. Le plan de personnel de l'Agence du stationnement prévoit également de renforcer son département « off-street » afin de répondre aux objectifs ambitieux relatifs au stationnement hors voirie fixés dans le contrat de gestion. Ce dernier prévoit 20.000 places de stationnement hors voirie par mutualisation de ce qui existe sur le territoire - ce ne sont donc pas de nouveaux emplacements - et 10.000 places de stationnement pour vélo sécurisés, et ce, d'ici 2026.

<sup>1351</sup> Le projet de P+R Adeps est encore au stade de l'étude, mais sera poursuivi. Il est lié au reste du plan d'aménagement directeur (PAD) Herrmann-Debroux et est repris dans la plateforme opérationnelle du PAD.

En ce qui concerne les taux d'occupation, les chiffres sont plutôt positifs. En mars 2023, les parkings Ceria et Crainhem connaissaient respectivement un taux d'occupation de 47 % et 56 %, et plus de 75 % de leurs utilisateurs sont en possession d'une carte Mobib. Il est difficile d'estimer si la gratuité de ces P+R

*Hoe verder overstapparkings van Brussel liggen, hoe korter de met de auto afgelegde reisweg en hoe minder files. Overstapparkings moeten dus op de schaal van het grootstedelijke gebied worden gepland, met het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en de NMBS als onmisbare partners.*

*De niet-gereguleerde overstapparkings zijn een erfenis van voor deze regering. Zo dateert de parking Lennik-Erasmus van 1993 en duurt de concessie met het privébedrijf tot 2023.*

*Voor de parking Stalle, die momenteel niet wordt beheerd, is vorig jaar een bouwvergunning verleend. Er werd echter beroep tegen aangetekend.*

*Parking.brussels wilde het beheer van de parkings Herrmann-Debroux en Delta in handen nemen, maar de gemeente Oudergem, waarmee we ondertussen constructieve gesprekken voeren, stak daar een stokje voor.*

*De uitgaven voor de aanleg en het beheer van deze parkings worden gefinancierd met de begroting van parking.brussels. Het is de bedoeling om de dienst van parking.brussels die zich bezighoudt met parkeren buiten de openbare weg te versterken, zodat de doelstellingen van het beheerscontract kunnen worden gehaald. Het plan voorziet in 20.000 parkeerplaatsen door gebruik te maken van bestaande privéparkings en in 10.000 beveiligde fietsstallingen tegen 2026.*

*Het plan voor de overstapparking op het terrein van Adeps verkeert nog in de studiefase en is gekoppeld aan de rest van het richtplan van aanleg Herrmann-Debroux.*

*De bezettingscijfers zijn eerder positief. De parkings Coovi en Kraainem worden goed gebruikt, al kan dat te maken hebben met de gratis toegang. een groot deel van de gebruikers heeft een Mobibkaart.*

explique ces bons chiffres, mais elle a en tout cas eu un effet positif sur le taux d'occupation.

Les objectifs du contrat de gestion pour 2026 pour ce qui est du taux d'occupation des P+R sont déjà atteints aujourd'hui. Il faudra examiner comment les maintenir, mais ils sont encourageants.

Pour les événements spéciaux comme les matches de football à Anderlecht ou les concerts à Forest National, ce sont leurs organisateurs qui prennent contact avec parking.brussels pour demander de pouvoir occuper exceptionnellement les parkings. L'agence décide s'il y a lieu ou non de conclure un partenariat avec eux, compte tenu des capacités du parking et surtout des créneaux horaires demandés, ces derniers ne devant pas être en conflit avec ceux des navetteurs.

Vous abordez également la question de la zone de basses émissions et le fait que certains P+R sont situés en dehors de celle-ci et d'autres pas. Comme vous le savez, la fixation du périmètre de la zone de basses émissions relève du ministre de l'Environnement, M. Maron. Nous collaborons étroitement avec celui-ci et Bruxelles Environnement lorsqu'il s'agit des limites de la LEZ pour les P+R.

Dans la pratique, il n'est pas toujours possible de sortir les P+R de la LEZ, surtout s'ils ne sont pas situés en bordure de la Région, car il n'est pas toujours possible de créer un cheminement en dehors de la LEZ vers un P+R. La proximité du P+R avec la frontière bruxelloise est donc une question déterminante, ainsi que le nombre de chemins menant à et partant du P+R, car il faut pouvoir pratiquement couvrir ces divers chemins avec des caméras afin d'éviter des fraudes.

Un bel exemple en est l'ouverture d'un P+R à l'UZ Jette, où cinquante places du parking de l'hôpital ont été mises à la disposition de la Région pour en faire un P+R. D'autres projets de P+R sont en cours de négociation avec différents acteurs, mais celui-ci s'inscrit explicitement dans le cadre de la LEZ, car il n'existait pas de véritable parking de dissuasion à proximité de cette entrée de Bruxelles.

<sup>1353</sup> Enfin, l'attribution du marché public pour l'évaluation du système actuel de téléjalonnement est prévue, et les résultats sont attendus dans les prochains mois. Il me semble par ailleurs qu'une question écrite m'a été envoyée à ce sujet.

Entre-temps, des discussions ont eu lieu avec la Flandre pour l'installation de panneaux sur son territoire, mais elles n'ont pas abouti, étant donné que la Flandre prévoit des travaux de réaménagement du ring qui s'avèrent incompatibles avec l'installation de nouveaux panneaux de téléjalonnement, du moins durant la période des travaux.

Un marché public avait également été attribué pour l'installation de nouveaux panneaux en territoire bruxellois, mais un recours

*De doelstellingen van het beheerscontract voor 2026 met betrekking tot de bezettingsgraad zijn gehaald, wat aanmoedigend is.*

*Voor speciale evenementen nemen organisatoren contact op met parking.brussels om het uitzonderlijke gebruik van de parkings aan te vragen. Het agentschap beslist daarover, rekening houdend met de capaciteit van de parking en het tijdstip.*

*Sommige overstapparkings bevinden zich in de lage-emissiezone (LEZ) en andere niet. Wij werken nauw samen met de minister van Leefmilieu, die verantwoordelijk is voor het vaststellen van de grenzen van de LEZ, en met Leefmilieu Brussel.*

*In de praktijk is het niet altijd mogelijk om ervoor te zorgen dat een overstapparking buiten de LEZ ligt. Camera's zijn noodzakelijk om fraude te vermijden.*

*Een mooi voorbeeld hiervan is de overstapparking bij het UZ Jette. Vijftig van de parkeerplaatsen van het ziekenhuis worden daarvoor ter beschikking van het Brussels Gewest gesteld. Er wordt nog over meer gelijkaardige projecten onderhandeld.*

*De aanbesteding voor de evaluatie van het huidige parkeergeleidingssysteem zal in de komende maanden worden toegekend.*

*Als gevolg van de door Vlaanderen geplande werken aan de Ring is het voorlopig niet mogelijk om nieuwe borden voor het parkeergeleidingssysteem te plaatsen.*

*Er was een aanbesteding gegund voor de plaatsing van nieuwe borden in Brussel, maar door een beroepsprocedure tegen die gunning ligt de procedure stil.*

*Er is geen parkeergeleidingssysteem voor de overstapparking Kraainem omdat die minder dan 200 plaatsen telt. Drie statische richtingborden op de Ring tonen de weg naar overstapparking*

a été introduit contre la décision d'attribution par un concurrent, de telle sorte que le processus est désormais bloqué.

Le téléjalonnement n'est pas encore disponible au P+R Crainhem, étant donné qu'il s'agit d'un petit P+R de moins de 200 places, occupées principalement par des abonnés. Le P+R Ceria est déjà actuellement jalonné sur le ring par trois panneaux statiques directionnels. Trois panneaux dynamiques indiqueront bientôt depuis le ring le nombre de places disponibles. Jusqu'à présent, le parking Ceria dispose d'ailleurs en permanence de places libres pour ceux qui le souhaitent.

1355 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je suis très déçue par votre réponse. Je ne prétends pas qu'il est facile de développer des parkings de transit sur le territoire bruxellois, mais je ne sens pas dans votre chef une véritable ambition, et ce, depuis le début de la législature. Corrigez-moi si je me trompe mais, au fil de la législature, vous aurez créé 50 places, à savoir celles mises à disposition à l'UZ Brussel. Si l'ambition était d'en avoir 10.000, nous sommes très loin du compte, avec 2.777 !

En regardant ce qui se fait ailleurs, avec une dynamique immédiatement perceptible, je citerai l'exemple d'Amsterdam, où les parkings de transit offrent une réelle solution alternative à la voiture en ville. De plus, durant le week-end, des entreprises mettent leur parking à la disposition des touristes, visiteurs et autres clients des activités de la ville. Peut-être avez-vous déjà envisagé cette possibilité, mais je trouvais l'idée très intéressante.

1357 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il est très intéressant que Mme d'Ursel cite l'exemple d'Amsterdam. Si nous décidons de nous inspirer de ce modèle, le MR devra se montrer ouvert à l'idée d'appliquer des tarifs de stationnement partout en ville, parce que le paiement du stationnement au centre-ville et l'utilisation des P+R sont liés. Le fait que l'on puisse arriver au centre-ville de Bruxelles et y stationner presque gratuitement ne rend pas les P+R très attractifs. Si l'on compare notre politique de stationnement à celle d'Amsterdam, il faut considérer cette politique dans sa globalité.

Le résultat de notre politique en matière de P+R est la gratuité de ceux-ci durant cette législature, qui a entraîné une augmentation du taux d'occupation. Il n'y a pas, pour l'instant, de manque constaté au niveau du nombre de places, par exemple au P+R Ceria.

D'autres projets sont en cours. Une demande de permis a été déposée pour le P+R Stalle, qui a fait l'objet d'un recours. Le projet sera lancé une fois celui-ci examiné.

Le projet de P+R Adeps est inclus dans le projet de PAD Herrmann-Debroux.

Plusieurs P+R sont à l'étude, mais certaines communes, dans lesquelles votre parti fait partie d'une majorité, refusent d'organiser une enquête publique sur la demande de permis. Je

*Coovi. Binnenkort zullen drie dynamische borden het aantal beschikbare plaatsen aangeven.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Uw antwoord getuigt niet van enige ambitie om overstapparkings te realiseren. Ik tel 50 bijkomende plaatsen sedert het begin van deze regeerperiode. We komen nog lang niet aan de doelstelling van 10.000 plaatsen.*

*Neem Amsterdam als voorbeeld, waar overstapparkings een mooi alternatief voor de wagen vormen, en bedrijven in het weekend hun leegstaande parkeerplaatsen ter beschikking stellen van bezoekers.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *De vergelijking met Amsterdam is interessant. De MR moet dan echter ook openstaan voor betaald parkeren overal in de stad, zoals het geval is in Amsterdam. In het centrum Het beleid moet in zijn geheel worden bekeken.*

*Doordat we het gebruik van overstapparkings gratis hebben gemaakt tijdens deze legislatuur, is de bezetting gestegen. Er is echter geen plaatsgebrek.*

*Aan andere projecten wordt nog gewerkt. Er is een vergunning voor de overstapparking Stalle aangevraagd en de overstapparking Adeps is opgenomen in het ontwerp van het richtplan van aanleg Herrmann-Debroux.*

*Er zijn nog meer overstapparkings gepland, maar sommige gemeenten, waar uw partij in de meerderheid zit, liggen dwars.*

*De 50 plaatsen aan het UZ Brussel zijn een voorbeeld van de mogelijkheid om bestaande privéparkings open te stellen voor het publiek. Dat willen we vaker doen.*

*Kortom, het beleid inzake overstapparkings kan niet los worden gezien van het algemene parkeerbeleid en is onmogelijk zonder samenwerking met andere gewesten. Het is interessanter om overstapparkings zo dicht mogelijk bij de woonplaats van pendelaars aan te leggen.*

suis déterminée à avancer, mais j'aimerais aussi que vous jouiez le jeu du début à la fin !

Pour le reste, les 50 places créées à l'UZ Brussel sont une solution, mais elles ne sont pas la seule solution adoptée. C'est un exemple d'initiatives illustrant la possibilité de mutualiser des places existantes, que nous entendons multiplier. Durant la crise sanitaire, plusieurs P+R ont été temporairement ouverts, par exemple au Basilix et au Heysel, et des contacts sont en cours pour envisager une pérennisation de ces initiatives.

En conclusion, une politique de P+R est importante et ne peut être exclue du reste de la politique de stationnement, ni d'une collaboration avec les autres Régions. En effet, il est beaucoup plus intéressant de créer des P+R en amont, pour répondre au souhait des navetteurs de se garer au plus proche de chez eux.

1359 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Ce que le groupe MR vous reproche, c'est précisément votre méthode, car vous ne procédez pas dans l'ordre. Vous augmentez les tarifs de stationnement à Bruxelles, sans offrir suffisamment de places en amont, dans les parkings de transit.

1359 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les parkings de transit sont à moitié vides !

1359 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Vous envisagez d'instaurer une taxe kilométrique à Bruxelles, sans offrir la possibilité de laisser sa voiture pour poursuivre son trajet en transport en commun.

Quand on élabore une politique globale de mobilité, il importe d'offrir d'abord la possibilité d'abandonner la voiture, au lieu de contraindre, de taxer ou d'empêcher des personnes qui ont besoin de leur voiture d'accéder à la capitale. Nos points de vue diffèrent largement et j'aimerais que vous repensiez vos priorités.

- *L'incident est clos.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *De MR-fractie verwijt u dat u omgekeerd tewerk gaat, door eerst de parkeertarieven in het centrum te verhogen voordat u overstapparkings ontwikkelt.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *De huidige overstapparkings staan voor de helft leeg.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *U wilt een kilometerheffing invoeren zonder dat het mogelijk wordt om te parkeren in een overstapparking en verder het openbaar vervoer te nemen. Onze standpunten verschillen, en ik zou willen dat u uw prioriteiten herziet.*

- *Het incident is gesloten.*