



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**Integraal verslag
van de interpellaties
en de vragen**

**Commissie voor de Mobiliteit,
belast met het Openbaar Vervoer,
de Openbare Werken
en de Verkeersveiligheid**

**VERGADERING VAN
DINSDAG 2 APRIL 2024**

ZITTING 2023-2024

**Compte rendu intégral
des interpellations
et des questions**

**Commission de la Mobilité,
chargée des Transports publics,
des Travaux publics et de la
Sécurité routière**

**RÉUNION DU
MARDI 2 AVRIL 2024**

SESSION 2023-2024

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

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

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

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

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

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

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

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

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Ibrahim Dönmez	6
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de audit en financiële controle van de Brusselse autokeuringscentra.	
Bespreking - Sprekers:	
De heer Ibrahim Dönmez (PS)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez	10
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de veranderingen bij Kiosk en Bootik van de MIVB.	
Mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez	13
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de voortzetting van de activiteiten van deelstepaanbieders Lime en Voi in Brussel.	
Toegevoegde mondelinge vraag van de heer David Weytsman	13
betreffende de beroepsprocedures tegen de overheidsopdracht voor micromobiliteitsaanbieders.	

SOMMAIRE

Demande d'explications de M. Ibrahim Dönmez	6
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
concernant l'audit et le contrôle financier des centres de contrôle technique bruxellois.	
Discussion - Orateurs :	
M. Ibrahim Dönmez (PS)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Question orale de M. Ibrahim Dönmez	10
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
concernant l'évolution des boutiques Kiosk et Bootik.	
Question orale de M. Ibrahim Dönmez	13
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
concernant le maintien des sociétés de trotinettes Lime et Voi à Bruxelles.	
Question orale jointe de M. David Weytsman	13
concernant les recours contre le marché public relatif aux opérateurs de micromobilité.	

<p>Mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende het schrappen van tramlijn 25.</p>	17	<p>Question orale de M. Ibrahim Dönmez</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p> <p>concernant la suppression de la ligne de tram 25.</p>	17
<p>Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de ontharding van de openbare ruimte.</p>	20	<p>Question orale de Mme Anne-Charlotte d’Ursel</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p> <p>concernant la déminéralisation de l’espace public.</p>	20
<p>Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,</p> <p>betreffende het onderhoud van de eigen tram- busbanen van de MIVB en de directe omgeving.</p>	25	<p>Question orale de M. Marc Loewenstein</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p> <p>et à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l’Environnement, de l’Énergie et de la Démocratie participative,</p> <p>concernant l’entretien des sites propres de la STIB et de leurs abords.</p>	25
<p>Mondelinge vraag van mevrouw Clémentine Barzin</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,</p>	28	<p>Question orale de Mme Clémentine Barzin</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p> <p>et à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de</p>	28

betreffende de staat van de gewestwegen in Ukkel.		l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,	
Vraag om uitleg van mevrouw Marie Nagy	32	concernant l'état des voiries régionales situées à Uccle.	
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		Demande d'explications de Mme Marie Nagy	32
betreffende de alternatieven voor de sloop met behoud van de gevels van het Zuidpaleis.		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,	
Bespreking - Sprekers:		concernant les alternatives possibles à la démolition, à l'exception des façades, du palais du Midi.	
Mevrouw Marie Nagy (DéFI)		Discussion - Oratrices :	
Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)		Mme Marie Nagy (DéFI)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)	
		Mme Elke Van den Brandt, ministre	

1103 Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.

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

1105 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ**

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. IBRAHIM DÖNMEZ

1105 aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

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,

1105 betreffende de audit en financiële controle van de Brusselse autokeuringscentra.

concernant l'audit et le contrôle financier des centres de contrôle technique bruxellois.

1107 **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *Sinds de zesde staatshervorming valt het toezicht op de autokeuring door privéondernemingen onder de bevoegdheid van de gewesten. In Brussel voeren twee privébedrijven de controles uit. Zij hebben een monopolie. Op vragen over de aanzienlijke middelen die de regering daarvoor uittrok, antwoordde u eerder dat de sector wordt doorgelicht.*

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Depuis la sixième réforme de l'État, la tutelle et la supervision des missions de contrôle technique déléguées aux entreprises privées reviennent aux Régions. Mon groupe vous a interrogée à plusieurs reprises sur la manière d'exercer cette nouvelle compétence régionale au cours des deux dernières législatures ainsi que la rigueur de cet exercice, et nous nous posons toujours de nombreuses questions à ces sujets.

Welke punten werden onderzocht? Kunt u op basis van de conclusies stellen dat het werk naar behoren wordt uitgevoerd?

Je souhaite donner suite aux nombreuses questions qui vous avaient été posées par mes collègues, notamment au sujet des importants transferts financiers depuis le budget régional au bénéfice des deux entreprises privées exploitant les centres de contrôle technique en Région bruxelloise. Celles-ci bénéficient de ce monopole par délégation de mission de service public. En réponse aux questions de mes collègues, vous aviez communiqué qu'un audit du secteur était en cours.

De middelen moesten volgens u de door de coronacrisis veroorzaakte tekorten opvangen. Aangezien de autokeuring verplicht is, lijkt het mij echter onwaarschijnlijk dat de keuringscentra klanten verliezen, ook al werden keuringen uitgesteld tijdens de pandemie. Hoe werden de berekeningen voor 2019, 2020 en 2021 gemaakt? Hoe berekende u het in de initiële begroting voor 2024 opgenomen bedrag van 3,2 miljoen euro?

Je vous saurais gré de répondre point par point aux interrogations que je vous soumets aujourd'hui.

Welke opmerkingen maakte de inspecteur van financiën over die bedragen, die voor de twee privébedrijven zijn bestemd?

Sur quels points l'audit a-t-il porté exactement ? Sur la base de ses conclusions, cette mission et son champ ont-ils été jugés suffisants par vos services et votre cabinet ?

Alleen een analytische boekhouding kan een correct beeld geven van de kosten per keuringscentrum en per gewest. De Brusselse regering heeft echter geen besluit genomen om een dergelijk boekhoudingssysteem te verplichten.

Lorsque nous vous avons interrogée sur la raison et le calcul du montant de ces transferts, vous avez avancé que ces montants visaient à couvrir le déficit occasionné par la crise du Covid-19. Or, la clientèle de ces centres étant captive et contrainte de soumettre ses véhicules aux contrôles périodiques, un décalage était imaginable lors de la pandémie, mais pas, à terme, une perte de volume. Comment ont été réalisés ces calculs pour chacune des années 2019, 2020 et 2021 ? Comment le montant de 3,2 millions d'euros inscrit au budget initial 2024 a-t-il été calculé ?

Quelles ont été précisément les remarques formulées par l'inspecteur des finances lors de l'inscription de ces moyens budgétaires au bénéfice de ces deux entreprises privées ?

Comme ces deux entreprises exploitent des centres de contrôle technique dans les trois Régions, seule une comptabilité analytique fine peut permettre d'établir une juste imputation des coûts par site d'exploitation et par Région. Aucun des arrêtés pris par la Région bruxelloise depuis la sixième réforme de l'État ne

¹¹⁰⁹ *Hadden de inspecteur van financiën of de auditoren opmerkingen of aanbevelingen? Welke maatregelen nam u of neemt u nog voor het einde van de regeerperiode?*

Er is nooit een openbare aanbesteding georganiseerd voor de betrokken bedrijven, ook niet in verband met hun uitgaven of investeringen, die door het gewest gedekt zijn. Hoe verklaart u dat?

De Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs maakte zich voor de zesde staatshervorming al zorgen over de situatie. Beoordeelt u die als reglementair? Wat is de mening van de Inspectie van Financiën? Komt er nog voor het einde van deze regeerperiode een nieuwe toezichtscontrole?

¹¹¹¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik bezorgde het auditverslag onlangs aan het parlement en zal de aanbevelingen van de auditoren uitvoeren.*

Sinds de zesde staatshervorming voeren onafhankelijke bedrijven met een erkenning van het gewest de autokeuring uit en organiseren ze de rijexamens. Hun erkenning en financiering zijn in een koninklijk besluit uit 1968 geregeld. In Brussel gaat het om twee autokeuringscentra en één examen centrum.

Op basis van het boekhoudplan dat in de bijlagen van het genoemde besluit staat, is het mogelijk om de te boeken uitgaven te bepalen. Is het resultaat positief, dan wordt het overschot teruggestort aan het gewestelijk verkeersveiligheidsfonds. Bij een tekort past het fonds bij. Een onafhankelijke bedrijfsrevisor controleert de rekeningen voordat de regering ze goedkeurt. De inspecteur van financiën verstrekke een positief advies zonder voorbehoud bij de recentste controle. Ten slotte staat in het besluit dat de bedrijven voor de uitvoering van hun opdracht een vergoeding van 6% van hun inkomsten ontvangen.

In het verleden stortte de sector altijd een deel van zijn inkomsten naar het verkeersveiligheidsfonds. Jammer genoeg zijn de autokeuringscentra sinds de coronacrisis minder rendabel geworden. Dat heeft niet alleen met afgenomen inkomsten te maken, maar ook met gestegen werkingskosten.

semble prescrire de plan comptable ou contenir de disposition spécifique en matière de comptabilité analytique.

L'inspecteur des finances ou les auteurs de l'audit ont-ils formulé des remarques et des recommandations à ce sujet ? Si oui, quelles sont-elles ? Concrètement, quelles mesures ont été prises ou seront prises avant la fin de cette législature ?

Enfin, si nous avons déjà eu l'occasion de souligner qu'il n'y avait jamais eu de procédure de marché public pour attribuer ces missions de service public déléguées, il semble également qu'aucune procédure de marché public ne soit jamais suivie par ces entreprises pour leurs dépenses, notamment en investissements, même lorsqu'elles sont couvertes par des moyens financiers versés par la Région. Ces entreprises bénéficiant de tarifs réglementés et de déficits couverts par le budget régional pour plusieurs millions d'euros, comment expliquer cette absence de marché public pour toute dépense engagée dépassant les montants fixés par la loi ?

Avant la sixième réforme de l'État, le Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire s'inquiétait déjà de cette situation. Cette dernière est-elle, pour autant, jugée régulière par vos services ? Qu'en pense l'Inspection des finances ? Un nouveau contrôle de tutelle à cet égard sera-t-il mis en place avant la fin de la législature ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous venons de transmettre le rapport d'audit au Parlement. Il s'agit d'un document riche, dont nous mettons en œuvre les recommandations.

La sixième réforme de l'État a transféré aux Régions la compétence du contrôle technique. La Région bruxelloise a donc hérité, tout comme la Wallonie et la Flandre, d'un système complexe dans lequel des sociétés indépendantes exercent, grâce à un agrément régional, les missions de contrôle technique et d'examen du permis de conduire. L'arrêté royal du 15 mars 1968 règle la question de leur agrément et de leur financement. Il désigne actuellement deux organismes à Bruxelles qui disposent chacun de deux centres de contrôle technique et d'un centre d'examen du permis de conduire.

Dans les annexes de cet arrêté, on retrouve également un plan comptable qui permet de déterminer les dépenses pouvant être comptabilisées dans ce qu'on appelle le compte d'exploitation. Si ce compte est positif, le boni est reversé au fonds de sécurité routière de la Région. Si, en revanche, l'activité est déficitaire, le même fonds couvre ce déficit. Les comptes d'exploitation sont vérifiés par un cabinet indépendant de réviseurs d'entreprises, avant d'être validés par le gouvernement. Les deux organismes n'étant actifs qu'à Bruxelles, la répartition géographique des dépenses ne pose aucun problème.

Lors de la dernière validation des comptes des deux organismes bruxellois par le gouvernement, l'inspecteur des finances a rendu un avis positif sans réserve.

¹¹¹³ *Daardoor is een financiële tegemoetkoming van het gewest nodig. Om die te kunnen beperken en de financiering van de sector in de toekomst te garanderen, bestelde het gewest een audit om tot een betere en rendabele werking te komen. Bij de audit werden de financiële, operationele en juridische aspecten van de autokeuring en de rijexamens onderzocht. De daaruit voortvloeiende aanbevelingen vindt u in het verslag.*

Naast nuttige aanbevelingen staan er in het verslag echter ook minder goede ideeën. Zo wordt er een vergoedingscoëfficiënt voor de centra voorgesteld, gekoppeld aan de toegelaten uitgaven. Dat zou echter tot gebrekkige investeringen in infrastructuur of personeel kunnen leiden. Voor mij is een coëfficiënt bespreekbaar als die aan andere factoren wordt gekoppeld, zoals klanttevredenheid of milieuprestaties. De besprekingen daarover lopen nog.

De bedrijven die de autokeuring en de rijexamens organiseren, worden niet met een overheidsopdracht geselecteerd, maar erkend in een regeringsbesluit. De regering kan geen administratief toezicht over die bedrijven uitoefenen en dus niet nagaan of ze federale normen naleven of dat hun inkomsten als overheidsgeld zoals bedoeld in de wet op de overheidsopdrachten moeten worden beschouwd. Bovendien valt de grootste kostenpost, meer bepaald met betrekking tot de personeelskosten, niet onder die regelgeving.

Enfin, cet arrêté prévoit dans quelle mesure les organismes sont rémunérés pour leurs missions. Cette rémunération est actuellement de 6 % de leurs recettes, hors TVA.

Historiquement, le secteur a toujours été un contributeur au budget public en alimentant le fonds - fédéral, puis régional - dédié à la sécurité routière, en y reversant le boni du compte d'exploitation ainsi qu'une partie des recettes générées. Le groupement de ces deux champs d'activités a également longtemps permis que les celles du contrôle technique financent indirectement celles de l'examen du permis de conduire, le but étant de garder un tarif raisonnable pour un public majoritairement jeune.

Cependant, malheureusement, la rentabilité des centres a nettement chuté depuis la crise du coronavirus, d'abord à cause d'une diminution des recettes, puis en raison de l'augmentation des frais des organismes (hausse des prix de l'énergie, indexation des salaires, etc.).

Cette diminution de la rentabilité a nécessité et nécessite encore l'intervention financière de la Région, en application d'un système prévu par l'arrêté royal du 15 mars 1968. Afin de limiter cette intervention régionale et de pérenniser le financement du secteur, la Région a commandé un audit visant à dégager des recommandations pour permettre un meilleur fonctionnement et une meilleure rentabilité des organismes. L'audit évalue donc les aspects financiers, opérationnels et juridiques du contrôle technique et du permis de conduire. Il en ressort une série de recommandations que vous trouverez dans le rapport. Depuis sa réception, Bruxelles Mobilité et mon cabinet ont pris contact avec les directions et les syndicats des organismes pour les évaluer et envisager comment appliquer les recommandations.

Le rapport fournit des pistes intéressantes, comme la simplification du plan financier, une meilleure gestion des personnes ne se présentant pas au contrôle après une réservation (« no show ») ou la révision des tarifs.

Il affiche également de fausses bonnes idées, comme un coefficient de rémunération des centres qui serait mathématiquement lié aux dépenses admissibles, ce qui pourrait conduire à un sous-investissement en infrastructure ou en personnel. Notre avis était qu'un tel coefficient pouvait exister, mais qu'il devait intégrer d'autres facteurs comme la satisfaction des utilisateurs, les performances environnementales ou les temps d'attente des utilisateurs. Des discussions se poursuivent en ce sens. Bruxelles Mobilité a entamé la révision de l'arrêté royal de 1968 avec l'aide d'un cabinet d'avocats.

Quant à la législation sur les marchés publics, comme j'ai déjà eu l'occasion de le rappeler, les organismes de contrôle technique et d'examen du permis de conduire ne sont pas désignés par une procédure de marché public, mais agréés par un arrêté du gouvernement. Il n'y a donc pas, à proprement parler, de marché public liant les organismes à la Région.

¹¹¹⁵ *Ten slotte besliste het Vlaams Gewest zonder overleg dat auto's voortaan nog maar om de twee jaar moeten worden gekeurd. Dat kan voor Brussel en Wallonië een financiële impact van miljoenen euro's hebben en bovendien concurrentie tussen de gewesten op gang brengen. Daarom vroeg ik Vlaanderen om nieuw overleg.*

¹¹¹⁷ **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *Ik zou graag het auditverslag ontvangen. Voorts bestaat er volgens mij nog steeds een juridisch vacuüm. In de praktijk is het zo dat twee families al jaren het monopolie hebben over de Belgische autokeuringscentra zonder dat iemand zich daar vragen over stelt.*

Ik stel overigens vast dat er voor het verkeersveiligheidsfonds in 2019 een bedrag van 1,28 miljoen euro in de begroting stond ingeschreven. In 2020, 2021 en 2024 was dat 3,2 miljoen euro. U zegt dat de inkomsten zijn gedaald, maar het gewest blijft dezelfde bedragen in het fonds storten.

Voorts wil ik u erop wijzen dat volgens een Europese richtlijn privépersonen die dienstverlening van algemeen belang verstrekken die niet industrieel of commercieel van aard is en die daarvoor subsidies ontvangen, aan de regels voor overheidsopdrachten onderworpen zijn. Volgens mij opereren de autokeuringscentra in een schemerzone.

¹¹¹⁷ **De voorzitter**.- *Mijnheer Dönmez, ik ontvang zonet het auditverslag. Ik bezorg het aan de commissiesecretaris.*

- Het incident is gesloten.

En ce qui concerne l'application de la loi sur les marchés publics par les organismes eux-mêmes, je crois utile de préciser que le gouvernement n'a pas de tutelle sur ces derniers au sens du droit administratif, comme il peut en avoir sur la STIB ou sur d'autres organismes d'intérêt public. Il ne lui appartient donc pas de vérifier le respect, par ces organismes, d'une norme fédérale et d'évaluer si des recettes perçues par des entreprises privées en raison de leur travail sont à considérer comme un financement public au sens de la loi relative aux marchés publics. En outre, les dépenses principales des deux organismes, liées au personnel, ne sont, en tout état de cause, pas soumises à cette réglementation.

Enfin, la Flandre a décidé de changer de système de contrôle technique pour passer à un contrôle bisannuel, sans concertation avec les deux autres Régions. Cette décision risque d'avoir un impact financier de plusieurs millions d'euros sur les Régions bruxelloise et wallonne et de générer une concurrence interrégionale au niveau des modalités du contrôle technique. C'est pourquoi nous avons redemandé une concertation avec la Flandre.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Tout d'abord, je souhaiterais obtenir le rapport de l'audit. Malgré vos réponses, j'estime toujours qu'il y a un vide juridique pour les missions déléguées de la Région. Quand un monopole existe pour des raisons historiques, ce n'est pas parce qu'il en a toujours été ainsi qu'il faut maintenir le système. Sur le fond, deux familles détiennent ce monopole pour toute la Belgique, sans que personne ne s'interroge depuis des années sur cette manière de faire.

Concernant les bonis qui alimentent le fonds de sécurité routière, je constate, dans les chiffres, que nous avons inscrit 1,28 million d'euros au budget 2019, 3,2 millions d'euros en 2020, et encore le même montant en 2021 et en 2024. Vous nous parlez d'une diminution des recettes d'exploitation. Or, ces chiffres montrent que la Région alimente le fonds de la même façon depuis 2019, bien avant la crise du Covid-19. Mes interrogations demeurent à cet égard.

Par ailleurs, quand vous dites que le domaine n'est pas sujet à un marché public, j'aimerais vous rappeler la directive 2014/24/UE et la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics, en vertu desquelles les personnes privées qui satisfont des besoins d'intérêt général ayant un caractère autre qu'industriel ou commercial et qui sont subventionnées par les pouvoirs publics - c'est ici le cas - sont soumises aux règles relatives aux marchés publics.

Je vais analyser plus en profondeur cette directive et vos réponses. Il demeure, à mes yeux, une zone d'ombre autour de l'exploitation des centres de contrôle technique.

M. le président.- Monsieur Dönmez, nous venons de recevoir le rapport d'audit de Deloitte. Il sera transmis immédiatement aux commissaires.

- L'incident est clos.

1123 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ**

1123 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1123 **betreffende de veranderingen bij Kiosk en Bootik van de MIVB.**

1125 **De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).**- *Wij hebben vernomen dat sommige verkooppunten van de MIVB van het type Kiosk zullen sluiten en dat de openingsuren van andere verkooppunten aangepast wordt.*

Het personeel maakt zich zorgen over de gevolgen van die beslissing. Er zijn immers nog steeds reizigers die persoonlijk contact willen met het verkooppersoneel van de MIVB. Als overheidsdienst moet de MIVB ten dienste staan van alle burgers, ook als ze bijvoorbeeld geen smartphone hebben of niet goed overweg kunnen met een verkoopautomaat. Die automaten kennen trouwens hoofdzakelijk succes omdat er zo weinig verkooppunten overblijven.

Kunt u gedetailleerd toelichten waarop de beslissing gebaseerd is om meerdere Kioskverkooppunten te sluiten, in het bijzonder die van de stations Naamsepoort en Kunst-Wet?

Welke maatregelen worden er genomen om ervoor te zorgen dat de toegankelijkheid van de dienstverlening van de MIVB niet in het gedrang komt door die beslissing?

Welke alternatieve oplossingen worden er aangeboden zodat reizigers nog steeds terecht kunnen bij een verkooppunt met personeel? Hoe verbetert u de dienstverlening voor mensen die niet digitaal onderlegd zijn?

QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ

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

concernant l'évolution des boutiques Kiosk et Bootik.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Nous avons appris que des changements importants se profilaient pour la STIB relativement aux boutiques Kiosk situées dans les stations Porte de Namur et Arts-Loi, dont on apprend la fermeture. Il semble, par ailleurs, que certains horaires seront adaptés.

Ces fermetures suscitent diverses interrogations et craintes de la part du personnel, notamment en ce qui concerne la politique d'accessibilité des services de la STIB, mais également les implications pour le personnel travaillant sur place.

En effet, d'autres solutions doivent exister pour les voyageurs qui souhaitent avoir un contact physique avec le personnel de vente de la STIB. Elles sont essentielles pour différents publics : les personnes qui rencontrent des difficultés avec nos langues nationales, les publics en situation de vulnérabilité numérique ou encore les navetteurs dépourvus de carte bancaire sans contact.

La STIB est un service public, au service de tous les publics, c'est-à-dire aussi des personnes qui sont dépourvues de smartphone ou qui ne sont pas à l'aise avec les automates.

Si les automates rencontrent un succès et se multiplient, ce n'est pas parce que les voyageurs les adorent, mais surtout parce qu'il y a de moins en moins d'échoppes Bootik et Kiosk disponibles, notamment en raison des fermetures intempestives.

Pourriez-vous nous fournir des détails sur la décision de fermer plusieurs boutiques Kiosk de la STIB, en particulier celles des stations Porte de Namur et Arts-Loi, et développer les raisons sous-jacentes de leur suppression ?

Quels efforts sont déployés pour veiller à ce que la politique d'accessibilité des services de la STIB ne soit pas compromise par cette décision ? Comment garantissez-vous que les usagers auront toujours un accès facile aux informations et au service de billetterie ?

Quelles autres solutions physiques seront mises en place pour permettre aux voyageurs d'acheter des billets et des abonnements sans inconvénient majeur ? Que prévoyez-vous pour renforcer l'accessibilité des services pour les publics en situation de fracture numérique ?

1127 *Kunt u ons verzekeren dat de geplande wijziging van de openingsuren van de Kioskverkooppunten niet resulteert in een beperking van de openingsuren?*

Waarom worden de openingsuren van de Kioskverkooppunten in Brussel-Noord en Brussel-Centraal niet allemaal gelijkgetrokken met die van het verkooppunt in het Zuidstation?

Wat zijn de gevolgen voor het personeel dat in de betrokken verkooppunten werkt? Kunt u garanderen dat er geen loonverlies of ontslag dreigt? Wordt er overleg gepleegd met het personeel over de sluiting van die verkooppunten?

1129 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Onlangs werd besloten om de Kioskverkooppunten in de stations Naamsepoort en Kunst-Wet te sluiten. De MIVB is evenwel niet van plan om nog meer verkooppunten te sluiten.*

In het verkooppunt van station Kunst-Wet is het aantal transacties de afgelopen jaren gestaag gedaald. Dat komt omdat het voornamelijk een station is waar reizigers overstappen. Bovendien liggen er nog meerdere fysieke verkooppunten in de buurt.

De sluiting van het Kioskverkooppunt in station Naamsepoort vloeit voort uit het project Refresh Station. Er blijft daar evenwel nog een fysiek Bootikverkooppunt voortbestaan.

Geen enkele MIVB-medewerker zal zijn of haar baan verliezen door de sluiting van de twee Kioskverkooppunten.

De openingsuren van de Kioskverkooppunten worden herzien en gelijkgetrokken om de dienstverlening te verbeteren en de interne organisatie te vergemakkelijken, bijvoorbeeld als er een personeelslid moet worden vervangen.

Une uniformisation des horaires d'ouverture des points de vente Kiosk devrait voir le jour en février, afin de mieux les faire correspondre aux besoins de la clientèle. Pourriez-vous nous rassurer et nous confirmer que cette uniformisation ne débouchera pas sur une diminution des heures d'ouverture des Kiosk ?

Pourquoi les horaires des Kiosk situés dans les trois grandes gares de la Région n'ont-ils pas été calqués sur ceux de la gare du Midi, à savoir de 6h30 à 22h30 ? Le flux de voyageurs étant important dans ces trois gares, une large plage horaire est nécessaire.

Quels seront les impacts potentiels de ces changements sur le personnel actuellement affecté aux Kiosk ? Quelles sont les mesures envisagées pour atténuer ces impacts potentiels ? Pouvez-vous nous garantir qu'aucun agent de la STIB ne subira de perte de salaire ni ne sera licencié à la suite de la décision de supprimer ces deux points de vente Kiosk ? Des concertations ont-elles eu lieu en interne avec les travailleurs et leurs représentants à ce propos ? Qu'en est-il ressorti ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il s'agit d'un débat important, car il touche à l'accessibilité de nos transports publics, la fracture numérique et la nécessité de proposer des lieux d'accueil des usagers.

Il a en effet été décidé récemment de fermer deux points de vente Kiosk aux stations Porte de Namur et Arts-Loi. La STIB n'a toutefois pas l'intention de fermer d'autres points de vente. Ces fermetures sont liées à des circonstances opérationnelles et non à un quelconque plan global de fermeture.

La fermeture du Kiosk à la station Arts-Loi est liée à une baisse significative et constante du nombre de transactions au cours des dernières années. En moyenne, la STIB comptabilisait 2,43 transactions par heure prestée. Ce résultat découle du caractère typique de la station de métro Arts-Loi, principalement utilisée comme lieu de correspondance. Seul un nombre limité de voyageurs utilisent cette station comme point de départ ou d'arrivée. Il existe, par ailleurs, d'autres points de vente à proximité, par exemple aux stations Schuman, Gare Centrale et Louise. Les clients continuent donc de bénéficier d'un service physique, en plus des solutions offertes par les automates de vente, le paiement sans contact ou le Brupass numérique.

La récente fermeture du Kiosk de la station Porte de Namur fait, quant à elle, suite au projet « Refresh Station ». Dans ce cadre, les portillons sont déplacés vers l'endroit où se trouvait le Kiosk, l'objectif étant de créer une plus grande zone sécurisée. Un point de vente Bootik est également présent dans la station. Les analyses montrent que ce point de vente, combiné à la disponibilité d'autres canaux, peut gérer les volumes de vente de l'ancien Kiosk. Une présence physique reste donc disponible à la station Porte de Namur.

¹¹³¹ *Uit een onderzoek is gebleken dat het erg veel zou kosten om de verkooppunten in de drie grote treinstations open te houden van 6.30 uur tot 22.30 uur, terwijl dat slechts een beperkte meerwaarde zou hebben. Daarom heeft de MIVB besloten om de openingsuren zo goed mogelijk af te stemmen op de vastgestelde behoeften.*

De afgelopen jaren zijn de verkoopkanalen van de MIVB sterk geëvolueerd om tegemoet te komen aan de veranderende verwachtingen van gebruikers, die bijvoorbeeld steeds vaker contactloos betalen.

Voor de klanttevredenheid is het nog steeds erg belangrijk dat er personeel aanwezig is in de metrostations, maar steeds vaker met het oog op inlichtingen of hulpverlening, en niet meer zozeer voor de verkoop van vervoersbewijzen.

¹¹³³ **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** *(in het Frans).*- *Hoeveel zou het precies kosten om de verkooppunten in de drie grote treinstations open te houden van 06.30 tot 22.30 uur?*

U zegt dat er geen banen verloren gaan, maar volgens mijn informatie zijn er 6,6 voltijdsequivalenten geschrapt. Hoe valt dat te rijmen?

Het stelt me wel gerust dat u wilt dat er personeel zichtbaar aanwezig is in de treinstations. Ook ik vind dat erg belangrijk, zoals ik ook belang hecht aan de werkzekerheid van de betrokken werknemers.

Aucun agent ne perdra son emploi à la suite de la disparition des deux points de vente Kiosk.

La révision des heures d'ouverture des Kiosk vise de plus à améliorer le service aux clients, tout en facilitant l'organisation interne. Les divers horaires ont été uniformisés pour plus de clarté et de lisibilité. Ce faisant, il est en outre plus facile de prévoir des remplacements d'un point de vente à un autre en cas de congé ou de maladie.

La STIB a étudié la pertinence d'une ouverture de 6h30 à 22h30 dans les trois grandes gares de la capitale. Il est ressorti de cette analyse qu'une telle ouverture serait budgétairement lourde à assumer en comparaison de l'impact qu'elle pourrait avoir. La STIB a donc opté pour des horaires calqués sur les besoins constatés. Elle a préféré investir dans des ouvertures plus étendues en matinée dans les stations où l'on a observé une forte demande de la part des clients. En parallèle, la STIB offre de nombreux moyens d'achat, outre ses points de vente physiques.

Les différents canaux de vente de la STIB ont beaucoup évolué ces dernières années grâce à l'amélioration des canaux existants et au lancement de nouveaux canaux. Ces évolutions répondent aux attentes actuelles des clients en matière de billetterie. À titre d'illustration, plus de la moitié des billets valables pour un voyage ont été validés avec le paiement sans contact en 2023.

La présence physique dans les stations de métro demeure importante pour la satisfaction des clients. Dans le passé, elle était principalement dédiée à la vente, mais elle évolue de plus en plus vers un service d'information ou d'assistance. Les voyageurs s'adressent à la STIB pour obtenir des réponses à des questions spécifiques, pour retrouver un objet perdu ou planifier un itinéraire. Cette présence est, par ailleurs, essentielle pour répondre à la fracture numérique.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- J'ai pris note de la justification chiffrée de la STIB, notamment pour la station Arts-Loi, et du fait qu'il reste un point de vente Bootik - donc une présence visible - à la station Porte de Namur.

Vous mentionnez qu'une ouverture de 6h30 à 22h30 serait difficile à maintenir pour des raisons budgétaires. Quel en serait le coût ?

Vous nous assurez que la suppression des points de vente Kiosk n'entraînera pas de pertes d'emploi. Or, il me revient que 6,6 équivalents temps plein auraient été supprimés. Il y a donc deux sons de cloche. Qu'en est-il ?

Par ailleurs, je suis rassuré d'entendre que vous souhaitez une présence visible dans les stations de la STIB.

Tant le maintien des postes de travail que celui d'une présence visible sont extrêmement importants. À défaut, une compensation doit être prévue.

1135 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik heb de exacte cijfers met betrekking tot de kosten niet bij me, maar de MIVB kreeg net zoals andere overheidsinstanties het verzoek om besparingen door te voeren. Dat mag evenwel nooit ten koste gaan van het dienstenaanbod.*

Niemand wordt ontslagen door de sluiting van die twee verkooppunten, maar het is wel mogelijk dat natuurlijke afvloeiingen geen aanleiding geven tot nieuwe aanwervingen. Er kan ook intern personeel worden overgeplaatst.

1135 **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *Sinds 2014 werden er 24 voltijdsequivalenten geschrapt bij de betrokken dienst. U zou moeten nagaan of er personeel werd overgeplaatst naar andere diensten, want er mag geen werkgelegenheid verloren gaan.*

- Het incident is gesloten.

1141 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ**

1141 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1141 **betreffende de voortzetting van de activiteiten van deelstepaanbieders Lime en Voi in Brussel.**

1141 **TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

1141 **betreffende de beroepsprocedures tegen de overheidsopdracht voor micromobiliteitsaanbieders.**

1145 **De voorzitter.**- Ik lees de toegevoegde mondelinge vraag van de heer David Weytsman voor.

(Mevrouw Marie Nagy, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

1145 **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *Het gewest besliste om het aantal aanbieders van elektrische deelsteps in Brussel vanaf 1 februari 2024 met behulp van een offerteoproep te beperken. Lime en Voi vochten de beslissing echter aan voor de rechtbank van eerste aanleg, waar ze gelijk kregen. Zij mogen hun activiteiten dan ook voortzetten tot hun licentie afloopt.*

Dat heeft mogelijk gevolgen voor het beheer van deelsteps in Brussel, in het bijzonder voor de controle op het verplicht parkeren in dropzones en de sancties in het geval dat die verplichting niet wordt nageleefd.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je ne dispose pas ici des chiffres exacts de l'analyse, mais je vous rejoins sur l'enjeu budgétaire des mesures adoptées.

Des économies ont été demandées à la STIB - comme à tous les organismes d'intérêt public régionaux - dans le cadre des derniers contrôles budgétaires, mais la volonté est bien de maintenir l'offre, qui est une ligne rouge importante.

La fermeture des deux boutiques Kiosk n'entraînera aucune perte d'emploi. Des changements en interne sont toutefois possibles en cas de départ à la pension ou de changement de fonction, en vue d'atteindre l'équilibre budgétaire sans procéder à des licenciements.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Depuis 2014, 24 équivalents temps plein ont été supprimés dans ce service. Il faudrait examiner si d'éventuelles mutations ont eu lieu vers d'autres services, afin de s'assurer que des emplois ne sont pas perdus.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ

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

concernant le maintien des sociétés de trottinettes Lime et Voi à Bruxelles.

QUESTION ORALE JOINTE DE M. DAVID WEYTSMAN

concernant les recours contre le marché public relatif aux opérateurs de micromobilité.

M. le président.- La question orale jointe de M. David Weytsman est lue par moi-même.

(Mme Marie Nagy, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Un article de l'édition de ce mercredi 31 janvier du quotidien La DH nous informe qu'un jugement important a été rendu par le tribunal de première instance concernant la présence des sociétés Lime et Voi en Région de Bruxelles-Capitale.

La Région avait pris la décision de réduire drastiquement le nombre d'opérateurs et de trottinettes électriques en libre-service dans la capitale, dans le cadre d'un appel d'offres. Le tribunal de première instance a cependant statué en faveur de Lime et Voi, qui contestaient cette décision. Ces sociétés sont donc autorisées à maintenir leurs opérations à Bruxelles jusqu'à la fin de leur licence actuelle. Cette décision est intervenue peu de temps avant

Hoe wilt u reageren op de uitspraak van de rechtbank? Welke gevolgen heeft die voor uw plan om het aantal deelsteps te beperken? Hoe speelt u in op deze onverwachte wending?

Won u juridisch advies in voor u de offerteoproep verspreidde? Zo ja, wat waren de conclusies?

Welke invloed zal de beslissing hebben op de verplichting om steps achter te laten in dropzones? Met welke maatregelen wilt u dat afdwingen?

la date prévue pour la réduction du nombre de trottinettes, fixée au 1er février dernier.

Il est également important de noter que les licences actuelles de Lime et Voi ont des échéances différentes, ce qui soulève des questions sur la manière dont ces sociétés envisagent de poursuivre leurs opérations au-delà de ces dates.

Enfin, je souhaite attirer votre attention sur l'impact potentiel de cette décision sur la gestion des trottinettes électriques en libre-service à Bruxelles, notamment en ce qui concerne le stationnement obligatoire en zone de dépôt, avec des contrôles et des sanctions prévus.

Comment votre cabinet envisage-t-il de répondre à cette décision du tribunal en ce qui concerne la gestion future des opérations de trottinettes en Région de Bruxelles-Capitale ? Quelles seront les répercussions de cette décision sur le plan de réduction du nombre de trottinettes ? Comment comptez-vous faire face à ces changements inattendus ?

Votre cabinet a-t-il sollicité un avis juridique préalablement au lancement du marché pour la régulation des opérateurs de trottinettes en Région de Bruxelles-Capitale ? Si oui, quelles étaient ses conclusions ?

Pouvez-vous nous éclairer sur la façon dont cette décision affectera le stationnement en zone de dépôt des trottinettes électriques en Région de Bruxelles-Capitale ? Quelles seront les mesures prises pour garantir le respect des règles de stationnement dans la Région ?

¹¹⁴⁹ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- Door een gerechtelijke beslissing kan Lime tot juli 2025 actief blijven in het Brussels Gewest, terwijl de regering na een offerteoproep alleen Dott en Bolt selecteerde.

Dat is het gevolg van een rechtszaak die Lime en Voi startten tegen de procedure van het gewest om de opdracht toe te kennen. Die bedrijven vonden de aanpak en de beoordelingscriteria onduidelijk. Voorts lijkt de termijn van een week veel te kort om de 27 ingediende kandidaturen correct te kunnen beoordelen.

Waar u fel van leer trok tegen bepaalde buitenlandse deelstepbedrijven die met doeltreffende mobiliteitsoplossingen kwamen op een moment dat uw regering niets ondernam, kiest de heer Weytsman ervoor om ze te verdedigen. U scheidt hier immers een gevaarlijk precedent.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous apprenions en effet il y a peu qu'une décision de justice donnait à Lime le droit de conserver ses trottinettes sur le territoire bruxellois au-delà du 1er février, date à partir de laquelle seuls les deux opérateurs agréés par la Région, Dott et Bolt, pouvaient continuer à opérer. Lime a reçu le droit d'opérer sur le territoire régional jusqu'en juillet 2025, comme sa licence initiale le lui permettait.

Cette décision de justice survient dans le contexte d'un recours introduit par Lime et Voi au sujet de la procédure utilisée pour attribuer le marché. Les opérateurs ont été confrontés à une méthodologie peu claire, avec des critères d'évaluation opaques. Elle a même été modifiée, la description communiquée avant la soumission différant de celle transmise pour justifier les résultats.

Le délai d'une semaine pour analyser les milliers de pages soumises pour les 27 candidatures reçues semble également largement insuffisant pour un traitement rigoureux, impartial et transparent. À titre d'exemple, les opérateurs rappellent que les autres villes dans lesquelles ils sont présents mettent plusieurs mois pour analyser les différentes candidatures sur un seul mode de déplacement. Ici, il y en avait plusieurs en une semaine ! Même les résultats communiqués sont brefs et n'expliquent pas

¹¹⁵¹ *Bovendien is de chaos in de Brusselse straten, in de dropzones en bij de deelstepbedrijven niet verdwenen.*

Wie stelde de overheidsopdracht op? Wat waren de criteria en de werkwijze en waarom was de termijn voor de selectie zo kort?

Wat is uw verklaring voor de verwarrende aanpak waarover de deelstepbedrijven hun beklag doen?

Hoe reageerde u op de beroepsprocedure van Lime en Voi?

Waarom beschikt het gewest niet over een wettelijk kader waarmee dergelijke kritiek en gerechtelijke procedures in reactie op een overheidsopdracht kunnen worden vermeden?

¹¹⁵³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De procedure voor de oproep voor candidatures is in het regeringsbesluit van 13 juli 2023 vastgelegd en werd uitgedokterd door juristen. Het gaat niet om een openbare aanbesteding: het Brussels Gewest bestelt immers geen diensten, maar verstrekt licenties.*

Aangezien de licenties op uiteenlopende data afliepen, was deze aanpak aangewezen als we wilden vermijden dat we gedurende meerdere jaren met een tijdelijk overgangssysteem moesten werken. We wilden immers snel ingrijpen.

Brussel Mobiliteit verspreidde de oproep op vraag van de deelstepsector zelf, omdat het niet mogelijk zou zijn om rendabel te worden zolang er vijf tot zes bedrijven actief waren op de Brusselse markt. Bovendien zou het systeem met dropzones slecht functioneren met zoveel bedrijven. Ook de gemeenten en gehandicaptenverenigingen waren vragende partij om het aantal te beperken.

les différences de score sur un critère déterminé entre tel ou tel opérateur.

Contrairement à votre charge très lourde contre certaines sociétés étrangères qui ont eu le mérite, à l'heure où l'inaction de vos gouvernements successifs plongeait Bruxelles dans l'immobilisme, de venir proposer des solutions de mobilité adaptées et efficaces, M. Weytsman souhaite prendre la défense de ces opérateurs qui demandent a minima un traitement équitable et transparent. Ils redoutent que Bruxelles crée ici un précédent dangereux. Mon collègue rappelle que votre propre inaction a nécessité une prise en main par le Parlement et créé un retard qui a provoqué une explosion des accidents de trottinette.

La façon dont vous avez organisé cet appel d'offres génère aujourd'hui encore du chaos sur nos routes, dans les zones de dépôt et dans le chef de tous les opérateurs et investisseurs qui souhaitent travailler à Bruxelles pour la faire bouger mieux.

Qui a élaboré le marché public, avec quels critères, quelle méthodologie, et pourquoi avoir choisi un délai si court pour analyser les candidatures ?

Comment expliquez-vous que les opérateurs se plaignent d'une méthodologie opaque dans ses définitions et demandes, et qui a changé en cours de route ?

Comment avez-vous décidé de répondre au recours administratif introduit par Lime et Voi ? Vous disposiez de 45 jours pour le faire.

Comment expliquez-vous qu'il n'existe pas, au niveau régional, un cadre qui empêche, dans la gestion des marchés publics, des critiques aussi sévères, des décisions de justice qui les confirment et un chaos par rapport à une politique largement en souffrance depuis le début de la législature ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La procédure de mise en concurrence par appel à candidatures a été définie dans l'arrêté du gouvernement du 13 juillet 2023. Elle diffère d'une procédure de marché public par le fait que la Région donne une autorisation et ne commande pas de service. Tout le processus a été accompagné par un bureau juridique.

Dans la mesure où toutes les licences terminaient à une date différente, il était nécessaire d'agir de la sorte, car, autrement, il aurait fallu mettre en place un système transitoire de plusieurs années. Or, il était essentiel d'agir rapidement.

La procédure d'appel à candidatures a été élaborée par Bruxelles Mobilité à la demande du secteur lui-même, selon lequel on ne pouvait atteindre la rentabilité avec cinq ou six opérateurs. En outre, le nombre de trottinettes aurait été beaucoup plus difficile à gérer avec le système des zones de dépôt. Les communes et les associations de personnes à mobilité réduite (PMR) étaient également demandeuses de cet appel à candidatures.

In totaal ontving ik 42 adviezen van allerlei instanties.

¹¹⁵⁵ *Op 5 mei 2022 werd de nieuwe regelgeving voorgesteld aan de deelstepbedrijven, gemeenten en andere overheidspartners.*

De criteria werden vastgelegd in de ordonnantie van 29 november 2018 en het regeringsbesluit van 13 juli 2023, die in het Belgisch Staatsblad zijn bekendgemaakt.

De termijnen waar de heer Weytsman naar verwijst in zijn vraag, kloppen niet. De inschrijvingen werden geopend op 26 oktober 2023 en de resultaten werden bekendgemaakt op 22 december 2023. De analyse van de offertes nam dus bijna twee maanden in beslag.

De kritiek van sommige deelstepbedrijven is moeilijk te verklaren aangezien de sector zelf om deze hervorming had gevraagd en de bedrijven op de hoogte zijn gebracht van de wijziging van de regelgeving. Ze kwamen duidelijk pas met hun kritiek toen ze wisten dat ze niet zouden worden geselecteerd.

Het gewest zal in beroep gaan tegen het vonnis in kortgeding. Een uitspraak wordt echter pas over enkele maanden verwacht. In afwachting daarvan is het vonnis van toepassing. Daardoor zal het wat langer duren om onze doelstelling te bereiken, maar de situatie is niettemin al beter onder controle. Er zijn momenteel nog vier deelstepbedrijven met 11.500 deelsteps, tegenover 23.000 voordien. Bovendien worden de deelsteps beter geparkeerd. Er zijn bijna 1.800 dropzones en dat aantal wordt verder uitgebreid.

Brussel Mobiliteit heeft tot slot een werkgroep met de deelstepbedrijven opgericht om de ontwikkeling van de Brusselse markt te volgen en eventuele problemen op te lossen. Ik hoop dan ook dat het niet nodig zal zijn om deelsteps te verbieden, maar als ze blijven rondslingeren op de trottoirs, is er geen andere mogelijkheid.

En tout, 42 avis ont été reçus de la part du Conseil de l'environnement de la Région de Bruxelles-Capitale, de Brupartners, la Commission régionale de la mobilité, l'Autorité de protection des données, dix-huit communes, Brulocalis, perspective.brussels, la commission consultative pour la circulation routière, la Commission régionale de développement, la section PMR de la Commission régionale de Mobilité, du Conseil bruxellois des personnes handicapées, de la plateforme sécurité routière (représentant notamment les six zones de police), des opérateurs de transport public, des opérateurs de cyclopartage - avec un avis partagé ainsi qu'un avis propre pour six des opérateurs -, de l'opérateur du service Villo JCDecaux et du Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab).

Des échanges ont eu lieu lors de l'atelier cyclopartage organisé le 5 mai 2022 en présence des opérateurs, des communes et d'autres partenaires du secteur public. Les premières intentions du nouveau cadre réglementaire pour le cyclopartage y ont été présentées et accueillies favorablement par toutes les parties prenantes.

Les critères utilisés sont encadrés par l'ordonnance du 29 novembre 2018 et par l'arrêté gouvernemental du 13 juillet 2023. Ils ont été intégralement publiés au Moniteur belge.

Par ailleurs, les délais dont a fait état Mme d'Ursel à travers la question de M. Weytsman ne correspondent pas à la réalité. En effet, l'ouverture des offres a eu lieu le 26 octobre 2023 et la notification des résultats, le 22 décembre 2023. L'analyse des offres s'est donc faite en près de deux mois.

Les critiques de la part de certains opérateurs sont difficilement explicables étant donné que les opérateurs étaient demandeurs de cette réforme et qu'ils ont systématiquement été informés du changement du cadre réglementaire et de la préparation de l'appel à candidatures depuis que cet appel est connu, à savoir après l'approbation de l'arrêté sur le cyclopartage en deuxième lecture, le 4 mai 2023.

Les critiques formulées par certains d'entre eux ne l'ont évidemment été que lorsqu'ils ont appris qu'ils n'étaient pas classés en ordre utile. Concernant les suites à donner à l'ordonnance de référé prononcée par le tribunal de première instance de Bruxelles, la Région en fera appel. Une décision n'est toutefois pas attendue avant plusieurs mois. Entre-temps, la décision du tribunal est applicable.

Cette décision retarde inévitablement notre objectif de réduction de la pression des trottinettes sur l'espace public, mais nous constatons cependant que sur le terrain, malgré certaines difficultés, la situation est davantage sous contrôle. À l'heure actuelle, quatre opérateurs de trottinettes sont actifs avec 11.500 trottinettes, contre 23.000 auparavant. Cette réduction est liée au respect de la décision par plusieurs opérateurs. En outre, la Région et certaines communes continuent d'installer des zones de dépôt.

1157

Au sujet des recours internes introduits auprès de la Région, celle-ci dispose d'un délai de 60 jours pour y répondre. L'analyse est toujours en cours. Je ne peux donc rien vous dire sur la décision qui sera prise.

Enfin, en ce qui concerne la gestion du secteur dans l'avenir, Bruxelles Mobilité organise désormais un groupe de travail rapproché avec les opérateurs actifs afin de suivre l'évolution du marché bruxellois et gérer les problèmes opérationnels qui remontent du terrain.

Malgré la baisse moins importante que prévu du nombre d'engins en rue, la qualité de stationnement des trottinettes s'est considérablement améliorée et, même si ce n'est pas encore parfait, les trottoirs sont majoritairement rendus aux piétons.

Nous approchons actuellement des 1.800 zones de dépôt et, chaque semaine, grâce aux communes et à Bruxelles Mobilité, de nouvelles zones voient le jour pour aboutir à une meilleure distribution du service de mobilité partagée entre les quartiers.

Je ne peux pas dire que la gestion du cyclopartage ne soulève plus aucune difficulté, ni que la situation est désormais idéale, mais elle s'est améliorée.

Si nous n'arrivons pas à libérer les trottoirs, la seule solution sera d'interdire les trottinettes. J'espère que cela ne sera pas nécessaire.

1159

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- *De regelgeving heeft op zich laten wachten, maar werpt duidelijk vruchten af, want het aantal deelsteps is gehalveerd en er zijn al 1.800 dropzones. Er is nog steeds werk aan de winkel, maar het gaat de goede richting uit.*

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Madame la Ministre, vos réponses me satisfont pleinement. Je constate que ce dossier vous tient à cœur. Les chiffres que vous nous communiquez sont bons. Citons notamment la diminution de moitié des trottinettes en libre-service abandonnées en rue et la présence de 1.800 zones de dépôt. La réglementation a tardé à venir, mais elle est désormais effective.

Je constate moi-même une diminution du nombre de trottinettes et j'ai l'impression d'un espace beaucoup plus sécurisé. Il reste du pain sur la planche, mais la situation évolue dans le bon sens. Nous attendons la décision du tribunal. J'espère que l'amélioration se poursuivra et que nos rues s'en trouveront apaisées.

1161

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *We zullen dit dossier van nabij blijven volgen, want er zijn nog steeds veel problemen, vooral met rondslingerende deelsteps.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous ne manquerons pas de revenir sur ce dossier, qui n'est pas complètement abouti. Il subsiste de nombreux problèmes. Le stationnement des trottinettes dans la ville cause notamment encore beaucoup de dommages aux piétons. Nous suivrons de près les décisions qui doivent tomber les prochaines semaines.

- *De incidenten zijn gesloten.*

- *Les incidents sont clos.*

1165

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ

QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ

1165 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1165 **betreffende het schrappen van tramlijn 25.**

1167 **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *Ik las in een recent artikel in La Dernière Heure dat de nieuwe tramlijn 10 tussen Neder-Over-Heembeek en Churchill vanaf het najaar zal leiden tot een reorganisatie van het MIVB-net.*

Zo zal lijn 25 worden vervangen door twee nieuwe lijnen: lijn 11, die de haltes Boondaal Station en Esplanade verbindt, en lijn 22, die de haltes Rogier en Eurocontrol verbindt. Door de afschaffing van lijn 25 zullen de wijken in de omgeving van de Rogierlaan hun rechtstreekse verbinding met de ULB, de VUB en het station Boondaal verliezen.

Waarom wordt tramlijn 25 afgeschaft en door lijnen 11 en 22 vervangen? Is de impact van die reorganisatie bestudeerd?

Welke maatregelen zijn er gepland om een soepele overgang te garanderen en het ongemak voor reizigers te beperken?

Zult u feedback van gebruikers verzamelen en het netwerk zo nodig aanpassen?

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

1171 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De afschaffing van lijn 25 is het gevolg van de reorganisatie van het tramnet die de MIVB in het noordoosten van Brussel moet doorvoeren na de aanleg van lijn 10.*

Lijn 11, die Boondaal Station met Esplanade zal verbinden, zal het huidige traject van lijn 3 tussen Esplanade en het kanaal overnemen en moet voorts een oplossing bieden voor het capaciteitsprobleem tussen Meiser en Van Praet. Het was niet mogelijk om een extra lijn aan de huidige lijnen 25 en 7 toe te voegen. Daarom heeft de MIVB ervoor gekozen om een volwaardige lijn in te voeren, namelijk lijn 11, die lijn 25 vervangt tussen Boondaal Station en Meiser en perfect afgestemd zal zijn op lijn 7.

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

concernant la suppression de la ligne de tram 25.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- J'ai récemment découvert, dans un article du quotidien La DH, que l'inauguration de la ligne de tram 10, à Neder-Over-Heembeek, entraînera dès l'automne prochain une refonte du réseau de la STIB. Plusieurs lignes seront réorganisées pour intégrer cette nouvelle liaison. La ligne 10, qui reliera Neder-Over-Heembeek à l'arrêt Churchill en empruntant le tracé de la ligne 3, sera au cœur de ces changements.

La disparition prévue de la ligne 25 suscite des interrogations. Cette dernière sera remplacée par deux nouvelles lignes, la ligne 11 reliant les arrêts Boondaal Gare et Esplanade et la ligne 22 assurant la liaison entre les arrêts Rogier et Eurocontrol. Avec la suppression de la ligne 25, les quartiers situés autour de l'avenue Rogier perdent leur liaison directe avec l'ULB, la VUB et la gare de Boondaal.

Quelles raisons motivent la suppression de la ligne de tram 25 et son remplacement par les lignes 11 et 22 ?

Des études ont-elles été réalisées afin d'évaluer l'impact de cette réorganisation du réseau sur l'accessibilité des quartiers universitaires et des quartiers densément peuplés tels que ceux situés autour de l'avenue Rogier ?

Quelles mesures sont-elles programmées pour garantir une transition fluide et minimiser les désagréments pour les usagers affectés par la disparition de la ligne 25 ?

Des dispositifs sont-ils prévus pour recueillir et prendre en compte les retours des usagers concernant ces changements et, le cas échéant, ajuster le réseau en conséquence ?

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

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La suppression de la ligne 25 est liée à la réorganisation du réseau de tram dans le nord-est de la Région bruxelloise. La STIB a été amenée à réorganiser son réseau à la suite de la création de la ligne 10.

La création de la ligne 11, qui reliera la gare de Boondaal à Esplanade, vise un double objectif. Elle permet premièrement de reprendre le tronçon de l'actuelle ligne 3 situé entre Esplanade et le canal. Elle tend également à répondre à un besoin structurel de capacité sur la ligne 7 entre Meiser et le pont Van Praet, lequel ne pouvait pas être satisfait en conservant la structure du réseau. En effet, il n'aurait pas été possible d'ajouter des trajets 7bis s'insérant entre le passage des lignes 7 et 25 actuelles. Cela aurait pu conduire à saturer l'infrastructure ferrée existante.

Dat organisatiemodel is ook compatibel met toekomstige uitbreidingen van het netwerk, aangezien lijn 22, die Rogier met Eurocontrol zal verbinden, in feite de voorbereiding is van de uitbreiding naar de luchthaven en een directe verbinding vormt tussen de Noordwijk en de bedrijvzones in het noordoosten van het gewest.

Telkens wanneer de MIVB haar net wijzigt, onderzoekt ze de voor- en nadelen. Uit een analyse van de telefoongegevens van personen die van en naar ULB Solbosch reizen, blijkt dat veel meer van die mensen daarvoor het tracé gebruiken dat zal worden versterkt (via de Leopold III laan, Lambermont, Neder-Over-Heembeek/Laken) dan lijn 25 op de Rogierlaan.

¹¹⁷³ *De MIVB zal de reizigers op de hoogte houden van de veranderingen via de gebruikelijke kanalen: pers, sociale netwerken, website, app, nieuwsbrief, brochures, affiches en berichten die worden omgeroepen op het netwerk.*

Bovendien zal de klantendienst van de MIVB zoals altijd beschikbaar zijn om vragen van reizigers te beantwoorden, hen te helpen en hun opmerkingen door te geven.

Elk plan heeft zijn voor- en nadelen. Daarom zijn de komende weken nog interne vergaderingen gepland om de nieuwe regeling bij te sturen.

Il n'aurait de toute façon pas été possible d'offrir un cadencement correct à la fois sur le tronç commun - 7, 7bis et 25 - et sur l'antenne 7 et 7bis. C'est la raison pour laquelle la STIB a opté pour la création d'une véritable ligne, la ligne 11, qui sera parfaitement cadencée avec la ligne 7 et remplacera la ligne 25, en reprenant l'intégralité de la desserte entre Meiser et la gare de Boondael.

Cette structure de réseau se veut d'ailleurs cohérente avec les futures extensions du réseau, puisque la ligne 22 qui reliera Rogier à Eurocontrol préfigure déjà l'extension vers l'aéroport et offre une liaison directe entre le quartier Nord et les pôles d'emploi du nord-est de la Région. Si vous le souhaitez, je vous communiquerai en détail le nombre de trams par tronçon.

Lors de chaque refonte de son réseau, la STIB procède à plusieurs analyses afin de déterminer les avantages et les inconvénients de la restructuration en question. Parmi les examens réalisés, on retrouve notamment celui des données téléphoniques, qui permet d'observer les origines et destinations, tous modes confondus, en lien avec le site de l'ULB Solbosch. Ces analyses montrent que les personnes en lien avec les secteurs qui bénéficieront d'une offre renforcée - axes Léopold III, Lambermont et Neder-Over-Heembeek/Laeken - sont beaucoup plus nombreuses que celles qui se dirigent vers l'axe de la ligne 25 sur l'avenue Rogier.

La STIB avertira ses voyageurs des changements qui se produiront sur le réseau de tram lors du lancement de la nouvelle ligne 10, et ce, via ses différents canaux de communication : presse, réseaux sociaux, site internet de la STIB, etc.

S'agissant des informations en amont, celles-ci englobent :

- des communications sur le site internet et par le biais de la newsletter de la STIB (plus de 120.000 abonnés), dans la presse et sur les réseaux sociaux ;

- une campagne d'affichage qui sera lancée une semaine avant la mise en service de la ligne 10 et se poursuivra jusqu'à trois semaines après la restructuration ;

- des affiches dans les véhicules et les stations ;

- des messages vocaux dans les stations et sur les lignes concernées, ainsi que des informations aux différents arrêts.

S'agissant des informations communiquées le jour-même et les jours suivants, la STIB prévoit :

- un accompagnement sur place du personnel administratif pendant trois jours, à divers points stratégiques du réseau ;

- un dépliant explicatif ;

- des relais d'information sur son application mobile ;

¹¹⁷⁵ **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (*in het Frans*).- *De wijk rond de Rogierlaan is dichtbevolkt. Veel mensen die lijn 25 gebruiken, zijn jongeren die aan de universiteit studeren. U zegt dat er studies zijn uitgevoerd en dat de herstructurering geen gevolgen zal hebben voor die jongeren, maar ik ben niet volledig gerustgesteld. Ik had daarom gewild dat de MIVB de reorganisatie zou voorstellen, zodat de MIVB de redenen voor het schrappen van deze belangrijke en emblematische lijn kan uitleggen. We moeten voorkomen dat een hele wijk wordt achtergesteld op het vlak van mobiliteit.*

- Het incident is gesloten.

¹¹⁸¹ (*Mevrouw Marie Nagy, oudste lid in jaren, treedt opnieuw als voorzitter op*)

¹¹⁸³ **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

¹¹⁸³ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

¹¹⁸³ **betreffende de ontharding van de openbare ruimte.**

- une campagne d'affichage et des annonces vocales en station durant deux à trois semaines après la restructuration liée à la mise en service de la ligne 10.

Bien sûr, le service à la clientèle de la STIB sera comme toujours disponible pour répondre aux questions des voyageurs, les aider et prendre note de leurs commentaires. Ces commentaires seront ensuite transmis en interne, comme c'est déjà le cas aujourd'hui.

Je viens de vous exposer les conclusions de l'analyse qui a été réalisée, les motivations et le plan de communication. Chaque plan comportant toujours des avantages et des inconvénients, des réunions en interne sont donc encore prévues au cours des prochaines semaines pour ajuster le dispositif. Par conséquent, nous reviendrons sans doute encore sur le sujet dans les semaines et mois à venir.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Vos réponses sont parfois un peu techniques, surtout si on ne connaît pas bien le réseau.

Le quartier schaarbeekois concerné est densément peuplé. Parmi les citoyens qui empruntent cette ligne figurent de nombreux jeunes qui se rendent à l'université. Vous dites que des études ont été réalisées et que cela n'aura pas d'impact sur ces jeunes. Nous devrions donc être rassurés.

Je ne suis pas un spécialiste du réseautage, mais j'aurais aimé un exposé à ce sujet, même si c'est compliqué. Ce serait en effet une bonne chose que la STIB expose les raisons qui motivent la suppression de cette ligne importante et emblématique.

Cette question a été posée à la STIB par nos représentants au sein du conseil communal de Schaerbeek.

Vous annoncez des modifications possibles d'ici à l'automne, ce qui laisse peu de temps pour en discuter.

Il faut éviter qu'une population, un quartier et des jeunes soient discriminés au niveau de leur mobilité, surtout quand ces jeunes doivent se rendre à l'université.

- L'incident est clos.

(*Mme Marie Nagy, doyenne d'âge, reprend 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 déminéralisation de l'espace public.

1185 **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** (in het Frans).- *Zoals in veel steden is de ontharding van de openbare ruimte een grote uitdaging in Brussel. Daarom heeft Brussel Mobiliteit de burgers opgeroepen om suggesties te doen.*

In de oproep worden vijf soorten ingrepen voorgesteld, gaande van de aanleg van stadstuinen tot de ontwikkeling van regentuinen en de versterking van het groene netwerk langs voetgangers- en fietspaden.

Het is echter belangrijk om waakzaam te blijven voor de impact van die projecten. Zo moeten we bijkomende obstakels op trottoirs vermijden.

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- Comme dans de nombreuses villes, la déminéralisation de l'espace public est un enjeu majeur à Bruxelles.

La présence excessive d'asphalte, de béton et de revêtements pavés dans les rues et les places crée des îlots de chaleur urbains et limite l'infiltration de l'eau de pluie dans le sol.

Pour y remédier, de nombreuses initiatives visent à remplacer les surfaces minérales par des espaces verts, des jardins de pluie et d'autres aménagements végétalisés. Elles permettront non seulement de créer des environnements plus agréables, naturels et esthétiques, mais aussi de contribuer à la lutte contre le changement climatique et de préserver la biodiversité grâce à d'autres solutions durables et écologiques favorisant la régulation thermique et la gestion durable des eaux pluviales.

Cette transition nécessite des efforts continus et la mise en place de nouveaux projets. Bruxelles Mobilité a dès lors invité les citoyens à partager leurs suggestions pour végétaliser et déminéraliser les rues et les places de la Région.

Dans cet appel, cinq types d'interventions sont proposés, allant de la création de jardins urbains à l'aménagement de jardins de pluie, en passant par le renforcement du maillage vert le long des chemins piétons et cyclistes.

Il convient toutefois de rester vigilant quant à l'impact de ces projets sur les trottoirs et autres parties non carrossables de la voirie : créer de nouveaux obstacles pourrait compliquer la marchabilité en ville.

1187 *Welke onthardingsprojecten heeft Brussel Mobiliteit in 2023 uitgevoerd? Hoe werden ze geselecteerd? Welke oppervlakte vertegenwoordigen ze? Welke projecten zijn er gepland voor 2024?*

Wat zijn de belangrijkste doelstellingen van de projectoproep? Hoeveel voorstellen zijn er ingediend? Voor welke criteria en in welke gemeenten?

Omvatten die vergroeningsprojecten ook de vervanging van geasfalteerde parkeerplaatsen door groene parkeerplaatsen?

Hoeveel kilometer wegen en tramsporen zijn er sinds 2019 vergroend?

Hoe verzoent u de vergroeningsdoelstellingen met de noodzaak om de stad voetgangersvriendelijk te houden?

Combien de projets ont-ils fait l'objet d'une déminéralisation de l'espace public par Bruxelles Mobilité en 2023 ? Quelle superficie cela représente-t-il ? Quels sont ces projets et selon quels critères les endroits visés par les travaux de déminéralisation sont-ils choisis ?

Quels sont les projets prévus en 2024, et pour quelle superficie ? Quel budget y sera-t-il consacré ?

Quels sont les principaux objectifs de l'appel à idées lancé par Bruxelles Mobilité ? Combien de propositions ont été introduites auprès de Bruxelles Mobilité, selon quels critères et dans quelles communes ?

Ces projets de verdurisation/végétalisation intègrent-ils le remplacement de places de parking en bitume par des places de stationnement verdurisées ? Combien de voiries ont été ainsi verdurisées depuis 2019 ?

Combien de kilomètres de voies de tram ont été verdurisés depuis le début de la législature ? Combien de kilomètres de ces sites restent à verduriser ? Pourquoi n'y en a-t-il pas plus ?

¹¹⁸⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *We weten allemaal hoe belangrijk de natuur in de stad is. Daarom heb ik de ideeënoproep "Bruxelles plante, Brussel plant!" uitgeschreven. De Brusselaars weten waar er potentieel is voor meer groen.*

Brussel Mobiliteit is zich ervan bewust hoe belangrijk de ontharding van de openbare ruimte is om de stad te wapenen tegen de klimaatverandering. Daarom gebruikt Brussel Mobiliteit op de natuur gebaseerde oplossingen die helpen om overstromingen tegen te gaan en de stad te koelen. Tijdens een hittegolf is een straat met bomen gemiddeld drie tot vier graden koeler dan een straat zonder bomen. Bovendien draagt meer groen bij aan de biodiversiteit en aan een mooiere omgeving.

De twee belangrijkste onthardings- en vergroeningsprojecten die Brussel Mobiliteit in 2024 zal uitvoeren hebben betrekking op het Flageyplein (1.150 m²) en de zone Emile Bossaert tegenover de Basiliek van Koekelberg (4.000 m²). Daarnaast zal Brussel Mobiliteit nog veel kleine onthardingsprojecten uitvoeren. Momenteel zijn er een tiental aan de gang langs het kanaal.

¹¹⁹¹ *Brussel Mobiliteit heeft ook grote projecten gepland in 2025 en 2026. De budgetten daarvoor zijn over verschillende raamovereenkomsten verdeeld. Het kost trouwens gemiddeld 290 euro om een vierkante meter te ontharden.*

Voorts zijn er tijdens deze regeerperiode 5.000 bomen en 15.000 heesters op gewestwegen geplant.

Het doel van de ideeënoproep is om de Brusselaars nauw te betrekken bij deze strategie. De bewoners kennen hun wijken immers beter dan wie ook. De criteria van de oproep sluiten aan bij de doelstellingen van Good Move, het Natuurplan en

Comment conciliez-vous les objectifs de végétalisation avec la nécessité de maintenir la marchabilité en ville, notamment en évitant l'ajout de nouveaux obstacles sur les trottoirs ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous connaissons tous l'importance de la nature en ville. Chaque Bruxellois a droit à un accès à la nature tout proche de chez lui, raison pour laquelle j'ai lancé l'appel à idées « Bruxelles plante, Brussel plant ! ». En effet, les Bruxellois connaissent bien leur quartier et les endroits potentiels à végétaliser davantage.

Cette démarche permet aussi de lutter contre les inondations et de rafraîchir la ville pour qu'elle devienne plus résiliente face aux dérèglements climatiques. Lors d'une canicule, une rue bordée d'arbres est en moyenne de trois à quatre degrés plus fraîche qu'une autre sans arbre. Cela peut également sauver des vies, surtout parmi les personnes âgées, qui sont plus à risque.

Bruxelles Mobilité est bien consciente de l'importance de la déminéralisation de l'espace public et des enjeux climatiques qu'elle représente. En application de la stratégie Bruxelles résiliente qu'a lancée mon administration en début de législature, Bruxelles Mobilité conçoit dorénavant ses projets, dès que cela est possible, selon le principe des solutions fondées sur la nature (nature-based solutions, NBS). Ces solutions contribuent à la diminution des îlots de chaleur urbains, à l'esthétique du paysage et même à la sécurité routière, soit, en résumé, au bien-être en ville. Elles consistent en la déminéralisation des espaces publics, leur végétalisation, la gestion intégrée des eaux pluviales et le développement de la biodiversité.

Les deux principaux projets de déminéralisation et végétalisation supplémentaire que Bruxelles Mobilité mènera en 2024 sont :

- la place Eugène Flagey (1.150 m²) ;

- les abords de l'avenue Émile Bossaert, en face de la basilique de Koekelberg (4.000 m²).

Bruxelles Mobilité entreprendra en 2024 de nombreux autres projets de déminéralisation de plus petite ampleur. Une dizaine est en cours de réalisation le long du canal. Tout cela s'intègre dans un vaste plan pour cette zone. Notre objectif est de déminéraliser d'abord les quartiers considérés comme prioritaires.

Enfin, Bruxelles Mobilité élabore plusieurs grands projets à entreprendre dans les années 2025 et 2026. Les budgets nécessaires aux projets de plantation et dispositifs les accueillant (fosses de plantation, sous-fondations de trottoirs utilisables par les racines, noues, etc.) relèvent de budgets d'investissement répartis entre plusieurs accords-cadres. En moyenne, 1 m² de déminéralisation revient à 290 euros/m².

Pour compléter, nous aurons planté au cours de cette législature 5.000 arbres et 15.000 grands arbustes sur les voiries régionales.

het Waterbeheerplan. Brussel Mobiliteit heeft 410 projecten ontvangen. Het is nu bezig met de evaluatie van die voorstellen, in overleg met de gemeenten.

In alle nieuwe projecten waarbij de straat van gevel tot gevel wordt heraangelegd, zullen parkeerplaatsen worden onthard door middel van grasbetontegels of poreuze straatstenen met open voegen. Sommige parkeerplaatsen zijn al op die manier aangelegd, onder meer in de Neerstallesteenweg, de Jacques Sermonlaan en de Lakenselaan.

¹¹⁹³ *Het tramnet van de MIVB is 148 km lang en telt 49 km onverharde beddingen. Telkens wanneer er sporen in een bedding met steenslag worden vernieuwd, onderzoekt de MIVB of gras zaaien mogelijk is. Dat hangt af van de technische haalbaarheid, de onderhoudsvereisten en het feit of ook andere voertuigen, zoals bussen of hulpverleningsvoertuigen, de bedding moeten gebruiken.*

Vergroening en voetgangersvriendelijkheid kunnen perfect met elkaar worden verzoend door een verhard trottoir van minimaal 2 meter breed aan te leggen en te omboorden met groene voegen en groene ruimten met banken. Voetgangers moeten we naar oversteekplaatsen begeleiden langs beplante zones van maximaal 60 cm hoog om de zichtbaarheid te garanderen en ze te ontmoedigen om de rijbaan over te steken.

L'objectif général de l'appel à idées « Bruxelles plante, Brussel plant! » est d'offrir aux Bruxellois la possibilité d'émettre des propositions et d'être étroitement impliqués dans la réalisation de cette stratégie. Les habitants connaissent leur quartier mieux que personne. Le but est donc de récolter des idées de déminéralisation et de végétalisation de l'espace public, d'en faire une sélection et les mettre en œuvre pour la saison de plantation de 2024.

Les objectifs stratégiques de l'appel reprennent des objectifs concrets de Good Move, du plan nature et du plan de gestion de l'eau de la Région de Bruxelles-Capitale.

En date du 29 février, Bruxelles Mobilité avait reçu 410 projets répartis sur l'ensemble des communes bruxelloises. L'administration est en pleine évaluation de ces propositions, en concertation avec les communes.

L'ensemble des nouveaux projets précités de réfection de la voirie de façade à façade portés par Bruxelles Mobilité comprendra en outre la perméabilisation des places de stationnement. Celle-ci sera réalisée, selon le cas, au moyen de dalles à gazon en béton ou de pavés drainants à joints ouverts.

Certaines voies ont déjà été aménagées de la sorte, comme la chaussée de Neerstalle. D'autres travaux se sont récemment limités à la perméabilisation du stationnement et à la végétalisation, par exemple dans les avenues Jacques Sermon et de Laeken.

Le réseau de tram de la STIB mesure 148 km, dont 12 km en tunnel, 87 km en voirie ou en site propre minéralisé, et 49 km en site propre non minéralisé, soit en ballast, soit en gazon. Lors de chaque renouvellement de voies en site propre ballasté, la STIB analyse s'il est possible de l'engazonner. Cet examen se fait sur la base de différents critères :

- la faisabilité technique ;
- le fait que d'autres véhicules, comme des bus ou des véhicules de secours, doivent emprunter le site propre ;
- la liste des contraintes en matière d'entretien et de maintenance.

Les voies qui sont minéralisées le sont parce qu'elles doivent être carrossables. Elles ne peuvent donc pas être déminéralisées.

Finalement, les objectifs de végétalisation et de marchabilité sont parfaitement conciliables et peuvent même développer des synergies, comme le montre la liste suivante de réalisations :

- conserver au minimum 2 m de largeur d'un revêtement de trottoir efficace pour tout type de piéton, y compris les personnes à mobilité réduite ; ce minimum n'inclut dès lors pas de végétalisation. Le nouveau règlement régional d'urbanisme vise à maintenir cette largeur minimale, mais n'exclut pas une largeur supérieure ;

¹¹⁹⁵ **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** *(in het Frans).*-
Kunnen de 410 ingediende projecten worden bekeken op de website van Brussel Mobiliteit? Het zou nuttig zijn om de ambities van de Brusselaars te kennen.

Ik had misschien beter een schriftelijke vraag ingediend om een antwoord op al mijn vragen te krijgen. Zo hebt u niet alle vergroeningsprojecten sinds het begin van de regeerperiode vermeld.

U hebt ook niet uitgelegd hoe de prioritaire zones worden bepaald. Het is opvallend dat veel pleinen die onlangs werden heringericht, volledig verhard zijn.

¹¹⁹⁷ *Het is een goede zaak dat het Flageyplein wordt vergroend, maar hetzelfde zou moeten gebeuren met het Rogierplein, het Spiegelplein of het Dumonplein, die allemaal werden heringericht toen de groenen in de regering zaten. Dat beleid geeft geen blijk van zorgvuldig gebruik van publieke middelen.*

¹¹⁹⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Voor meer details over de voorstellen van de burgers stel ik voor te wachten tot de gemeenten en het gewest hun analyse hebben afgerond.*

- encadrer ce cheminement principal par des espaces piétons à joints végétalisés ou « chambres de verdure » comprenant des bancs et des zones de repos, eux-mêmes parties intégrantes de la convivialité piétonne ;

- encadrer et guider les piétons vers les passages protégés au moyen de zones plantées de végétaux ne dépassant pas 60 cm de hauteur, afin d'assurer la visibilité vers et depuis les jeunes usagers du trottoir ; en filigrane, ces bandes plantées découragent également les traversées intempestives de la chaussée par les piétons ;

- développer des magistrales piétonnes en application de ces principes.

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- Nous soutenons pleinement la végétalisation de notre capitale et l'appel à idées lancé pour la rendre plus verte, dans un esprit de concertation et d'intelligence collective. Dans un souci de transparence, les Bruxellois que nous sommes pourraient-ils prendre connaissance des 410 projets qui vous ont été soumis, par exemple sur le site de Bruxelles Mobilité ? Il serait en effet constructif de connaître les aspirations des Bruxellois et de pouvoir les soutenir aux niveaux communal et régional.

L'exercice auquel je vous ai soumise était difficile dans le cadre d'une question orale. Peut-être aurait-il été plus utile de vous interroger sous la forme d'une question écrite. Ainsi, vous n'avez pas pu me citer tous les projets qui vous avaient permis de progresser en matière de végétalisation depuis le début de la législature. La végétalisation de 87 kilomètres de voies de tram, par exemple, a été entamée plus tôt. Il en va de même de la perméabilisation et de la verdurisation des places de stationnement.

Vous ne nous avez pas précisé les critères fixés pour la définition des endroits prioritaires. J'imagine qu'il s'agit des quartiers les moins pourvus en parcs et en verdure. Il est frappant de constater que beaucoup de places - elles sont, selon moi, des objectifs prioritaires - récemment aménagées ont été totalement minéralisées.

Avant-hier, c'était la place Flagey, dont vous faites une priorité aujourd'hui, ce qui est une bonne chose. Mais c'est également le cas de la place Rogier, de la place du Miroir (place Reine Astrid) et de la place Dumon qui ont toutes été aménagées au cours de législatures où les Verts étaient au pouvoir.

Nous le regrettons, et nous nous demandons même s'il y a un délai pour revenir sur des aménagements qui viennent d'être réalisés avec une minéralisation à outrance. Cette politique ne peut être qualifiée de gestion optimale des deniers publics.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour le détail des surfaces et des endroits concernés, je vous invite à consulter mes réponses aux questions écrites, ou à m'interroger à nouveau.

Het klopt dat te veel pleinen zijn verhard, maar dat was niet uitsluitend onder beleid van de groenen. Nu draaien we de klok terug. Het Flageyplein is daarvan een goed voorbeeld.

Ik ben overigens erg blij dat de nieuwe Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening bepaalt dat vergroening een element is waarmee voortaan rekening moet worden gehouden bij alle gemeentelijke en gewestelijke projecten.

¹²⁰¹ **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Die verharde projecten werden indertijd opgezet door staatssecretaris De Lille en minister Huytebroeck.*

- Het incident is gesloten.

¹²⁰⁵ **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

¹²⁰⁵ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

¹²⁰⁵ **en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,**

¹²⁰⁵ **betreffende het onderhoud van de eigen tram- en busbanen van de MIVB en de directe omgeving.**

¹²⁰⁷ **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).*- *Trambeddingen en busbanen liggen er niet altijd netjes bij. We ontvangen daarover veel klachten van bewoners.*

In 2017 sloten de MIVB, Net Brussel en Brussel Mobiliteit een overeenkomst over de schoonmaak van trambeddingen, busbanen en bovengrondse haltes van de MIVB. De

S'agissant des propositions formulées dans le cadre de l'appel à idées « Bruxelles plante, Brussel plant! », je suggère d'attendre que les communes et la Région aient terminé leur analyse - à peine entamée - avant de procéder à leur sélection et d'en fournir le détail.

La place Charles Rogier, la place du Miroir (Reine Astrid) et d'autres n'ont pas vraiment été réaménagées sous l'égide des partis écologistes. Il est exact que, trop souvent, des espaces ont été minéralisés. Désormais, nous faisons machine arrière. La place Eugène Flagey en est un bon exemple. En cela, les nouvelles technologies nous aident. Le bassin d'orage et le parking souterrain compliquaient sa déminéralisation. Bruxelles Mobilité a engagé des experts en verdurisation pour dégager des solutions dans un contexte urbain difficile.

Entre l'ébauche d'un projet, l'obtention du permis et son exécution, il peut facilement s'écouler cinq ans. Nous sommes parfois confrontés à un dilemme au moment de décider si nous allons réaliser un projet qui a bien avancé et a nécessité un long travail. Cela reste un enjeu, mais tout le monde est dorénavant conscient de l'importance de la verdurisation. Je suis très enthousiaste, car le nouveau règlement régional d'urbanisme dispose que la verdurisation est un élément dont tous les projets communaux et régionaux devront tenir compte.

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- Je ne veux pas trop vous accabler, mais c'est alors que M. De Lille était chargé de la Mobilité et Mme Huytebroeck, de l'Environnement, durant plusieurs législatures, qu'ont été mis en place ces projets totalement minéralisés.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

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

concernant l'entretien des sites propres de la STIB et de leurs abords.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- L'un des points noirs en matière de propreté de l'espace public réside dans les sites propres de la STIB et leurs abords, situés essentiellement sur des voiries régionales. De nombreuses plaintes nous remontent de la part d'habitants. Pour en avoir visité l'une ou l'autre à plusieurs reprises, il me paraît clair, vu l'état des déchets et l'odeur à certains endroits, que certaines zones sont aujourd'hui laissées à l'abandon et qu'aucun passage périodique n'y est assuré. Le

overeenkomst werd echter nooit uitgevoerd wegens onenigheid tussen de partijen en een gebrek aan middelen.

Eind 2022 verklaarde u dat er besprekingen liepen en dat de overeenkomst binnenkort aan de regering zou worden voorgelegd.

citoyen qui en fait le constat se moque de savoir que c'est du ressort de la commune, de Bruxelles Propreté, de Bruxelles Mobilité ou de la STIB. Ce qui compte pour lui, c'est que l'endroit soit propre, qu'à tout le moins un entretien périodique soit bel et bien assuré et que cet entretien ne soit pas ponctuel et consécutif à une plainte.

J'illustre mon propos par deux exemples concrets, à savoir le site propre de l'avenue Wielemans Ceuppens à Forest, où l'on retrouve des déchets de part et d'autre des rails mais aussi dans certains buissons, ou encore les abords extérieurs du site propre grillagé de l'avenue Van Volxem, sur la partie engazonnée en bordure de voirie, en particulier entre Wielemans Ceuppens et Orban.

Une répartition des tâches existe entre la STIB, Bruxelles Propreté et Bruxelles Mobilité, mais il reste des zones grises à clarifier. Une convention sur le nettoyage des sites propres et des arrêts du réseau de surface de la STIB a été approuvée sous le précédent gouvernement, en 2017. Cependant, celle-ci n'a jamais été exécutée, en raison de désaccords entre Bruxelles Mobilité, Bruxelles Propreté et la STIB, ainsi que de l'absence de fonds suffisants transférés pour couvrir les coûts d'intervention de l'opérateur désigné.

J'ai déjà eu l'occasion d'interroger le gouvernement à plusieurs reprises sur le sujet, que ce soit dans le cadre de questions écrites ou d'interventions lors des discussions budgétaires. À la fin de l'année 2022, le gouvernement précisait que les discussions à propos de cette convention entre la STIB, Bruxelles Mobilité et Bruxelles Propreté étaient en bonne voie et qu'elles devaient prochainement être présentées sur sa table, pour approbation.

Qu'en est-il de l'état d'avancement de cette convention ? Les discussions de la fin de l'année 2022 ont-elles abouti à des résultats concrets ? Le gouvernement a-t-il approuvé ce qui devait l'être ? À défaut d'accord, qu'est-ce qui bloque encore ?

Quelles sont la teneur et les missions précises de chacun des opérateurs au sein de cette convention ? Y a-t-il un opérateur qui agit par défaut en cas de zones grises ou résiduaire ?

Quelle est la périodicité des interventions des différents opérateurs en fonction des sites à entretenir ?

La dotation qui doit être accordée par Bruxelles Mobilité à Bruxelles Propreté a-t-elle été versée ? De quel montant parle-t-on et pour quelles missions ?

Qu'en est-il des zones grises actuellement non entretenues périodiquement, comme l'exemple cité sur l'avenue Van Volxem, et que fait la Région pour y remédier ?

Concernant l'entretien des sites engazonnés, quel opérateur intervient-il et avec quels moyens ? Se limite-t-il au nettoyage de ce qui peut l'être avec un véhicule ou nettoie-t-il également les coins, recoins et buissons ?

¹²⁰⁹ *Hebben die besprekingen resultaten opgeleverd? Heeft de regering de overeenkomst goedgekeurd of zijn er nog struikelblokken?*

Welke opdrachten zijn in de overeenkomst aan elke instantie toegewezen? Is er een standaardoperator voor 'grijze' zones of zones waar niemand anders zich om bekommert?

Hoe vaak moeten de verschillende locaties worden schoongemaakt?

Heeft Brussel Mobiliteit al de nodige middelen aan Net Brussel gestort? Om welk bedrag gaat het en voor welke taken?

Wat gebeurt er met de grijze zones die momenteel niet regelmatig worden onderhouden, zoals de trambedding in de Van Volxemlaan?

Welke instantie is verantwoordelijk voor het onderhoud van trambedding waar gras groeit? Is het onderhoud beperkt tot de zones die met machines kunnen worden gereinigd of wordt ook het zwerfvuil in hoekjes en struiken verwijderd?

¹²¹¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *In het nieuwe contract voor openbare dienstverlening van de MIVB staat dat de MIVB zal meewerken aan de uitvoering van de gewestelijke strategie clean.brussels.*

De MIVB zorgt voor de schoonmaak van de metro- en premetrostations en van de door haar beheerde infrastructuur bij bovengrondse haltes, zoals tramhokjes. In het nieuwe contract voor openbare dienstverlening heeft de MIVB zich ertoe verbonden om nog meer inspanningen te doen voor de netheid van die infrastructuur. De samenwerking met de public zone manager werd er ook in verduidelijkt.

Voorts heeft de regering de volgende stappen vastgelegd om de overeenkomst tussen Net Brussel en de MIVB te voltooien. Na de inwerkingtreding van het nieuwe contract voor openbare dienstverlening hebben de MIVB en Brussel Mobiliteit zes maanden de tijd om in overleg met Net Brussel en overeenkomstig clean.brussels een protocolakkoord voor te bereiden waarin de verantwoordelijkheden worden verduidelijkt van alle instanties met betrekking tot de netheid van het bovengrondse net. Daarin moet bijvoorbeeld gepreciseerd worden wie verantwoordelijk is voor het leegmaken van de vuilnisbakken aan tramhaltes enzovoort.

¹²¹⁵ *Het is ook de bedoeling dat er een aantal afspraken in worden vastgelegd inzake bestuur, bijvoorbeeld wat de organisatie van evaluatievergaderingen betreft.*

De MIVB heeft alvast ingeschat hoe vaak de verschillende schoonmaaktaken uitgevoerd moeten worden. Zo moeten vuilnisbakken een tot twee keer per dag leeggemaakt worden.

In 2024 ontvangt Brussel Mobiliteit een werkingsdotatie van 350.000 euro voor het reinigen van de trambeddingen en busbanen van de MIVB op gemeentewegen. Daarin is ook het leegmaken van vuilnisbakken en het reinigen van perron inbegrepen.

Brussel Mobiliteit besteedt het maaien van trambeddingen waarin gras groeit uit voor een bedrag van 400.000 euro per jaar. Bij het maaien wordt ook een deel van het afval verwijderd.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La question de la propreté de l'espace public ainsi que celle des sites propres et leurs abords est effectivement un enjeu très important. Dans cette perspective, le gouvernement a adopté une stratégie régionale de propreté urbaine, clean.brussels. Le nouveau contrat de service public de la STIB prévoit que cette dernière participera activement à la mise en œuvre de cette stratégie régionale.

Pour rappel, la STIB est responsable de la propreté des stations de métro et de prémétro et du matériel dont la STIB est gestionnaire aux arrêts de surface, comme les aubettes et les indicateurs de temps d'attente. Je précise que ce n'est pas toujours la STIB qui gère ce matériel. Dans le cadre du nouveau contrat de service public, la STIB s'est engagée à renforcer ses actions afin d'améliorer la propreté des infrastructures précitées. Le lien avec le manager public de zone concernant les plaintes des usagers en matière de propreté a également été clarifié dans le contrat.

Concernant la convention avec Bruxelles Propreté, le gouvernement a récemment, dans le cadre de l'approbation du nouveau contrat de gestion de la STIB, clarifié les prochaines étapes en vue de la finalisation de cette convention.

Il est prévu que la STIB et Bruxelles Mobilité œuvrent, dans les six mois suivant l'entrée en vigueur du contrat, en collaboration avec Bruxelles Propreté et les pouvoirs locaux, à la préparation d'un protocole d'accord à destination du gouvernement, clarifiant les responsabilités respectives des parties et des tiers, y compris Bruxelles Propreté, en matière de nettoyage sur le réseau de surface - arrêts de surface, sites propres, poubelles, et sites végétalisés - conformément au plan clean.brussels et à leurs compétences respectives.

L'objectif de ce protocole est d'apporter de la clarté en ce qui concerne les missions suivantes : la vidange des corbeilles aux arrêts de tram et de bus en surface ; le nettoyage des sites propres de tram en surface ; le ramassage des feuilles mortes sur les sites propres de tram en surface ; et le balayage des embarcadères sur les voiries et sur les sites propres en surface.

Il est également prévu de régler les éléments de gouvernance, comme l'organisation des réunions d'évaluation, des mesures de sécurité à prendre, etc.

La STIB a évalué les fréquences d'interventions nécessaires sur les différents sites propres (de 6 à 10 fois par an), sur les embarcadères (de 1 fois par semaine à 1 fois par jour), pour la vidange des corbeilles (1 à 2 fois par jour) et pour l'enlèvement des feuilles mortes (1 à 3 fois par automne).

Concernant la dotation, le budget 2024 de Bruxelles Mobilité prévoit, à l'instar du budget de l'année précédente, une dotation de fonctionnement de 350.000 euros pour le nettoyage des sites propres de la STIB sur les voiries communales, y compris la vidange des poubelles et le nettoyage des quais.

Bruxelles Mobilité tond les pelouses des zones engazonnées via un contrat de sous-traitance. Une partie des déchets est ramassée

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

durant les opérations de tonte, même si ce n'est pas inscrit dans la mission. Cela représente un coût de 400.000 euros par an.

J'espère que les fréquences prévues dans le contrat de gestion pourront faire en sorte que ce débat qui dure depuis des années se conclue, tout en permettant une amélioration de la propreté dans la ville.

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

¹²¹⁷ **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- Al tien jaar wordt er gezegd dat er een oplossing in de maak is voor dit probleem. Welke instantie ook verantwoordelijk wordt gesteld, alle delen van de openbare ruimte moeten volledig schoongemaakt worden. Hopelijk wordt dat nu realiteit.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Depuis dix ans, je pose des questions sur ce sujet et le problème n'est toujours pas résolu. À chaque réponse, le ministre m'affirme que cet enjeu est bien connu et que la situation sera prochainement clarifiée, par convention ou protocole, au niveau du gouvernement et des acteurs concernés.

- Het incident is gesloten.

Encore une fois, peu importe qui s'en occupe, l'important est que ce problème soit résolu. Si des choses doivent être clarifiées, qu'elles le soient réellement afin que ces lieux ne soient plus laissés à l'abandon. Quel que soit l'intervenant - Bruxelles Propreté, Bruxelles Mobilité, la STIB, ou autre -, il doit tout ramasser sans laisser des déchets sur le côté, qui sinon peuvent demeurer là pendant des mois ou des années. Cet état de fait donne une image pitoyable de certaines artères. Il est fondamental de travailler de manière globale et non en fonction des missions imparties à chaque acteur.

- L'incident est clos.

¹²²¹ **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CLÉMENTINE BARZIN**

QUESTION ORALE DE MME CLÉMENTINE BARZIN

¹²²¹ aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

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

¹²²¹ en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

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

¹²²¹ betreffende de staat van de gewestwegen in Ukkel.

concernant l'état des voiries régionales situées à Uccle.

¹²²³ **Mevrouw Clémentine Barzin (MR)** (in het Frans).- Er lopen meerdere belangrijke gewestwegen door Ukkel die onze aandacht verdienen.

Mme Clémentine Barzin (MR).- Uccle compte un certain nombre de voiries régionales. Axes de passage importants, ces voiries sont aussi, pour la plupart, des lieux de vie et de commerce, c'est pourquoi il importe d'y apporter le soin et l'attention nécessaires afin d'y assurer la qualité de vie.

In het deel van de Waterlooosesteenweg vanaf de Groene Jager tot aan de gewestgrens bevinden zich meerdere winkelbuurten. Helaas ligt die laan er niet bepaald fraai bij. Sinds de gedeeltelijke sluiting van het Ter Kamerenbos is het autoverkeer er nog toegenomen. Het gevolg is dat er een aantal winkelpanden leegstaan. Is het gewest eindelijk van plan om die verkeersas te verfraaien en aantrekkelijker te maken voor winkels?

Concernant la chaussée de Waterloo à partir du Vert Chasseur jusqu'à la Région flamande, qui comporte plusieurs noyaux commerciaux (Vert Chasseur, Vivier d'Oie, Fort Jaco), il est à déplorer un manque de convivialité, avec un aménagement des abords sommaire, des bollards verts disgracieux, des luminaires majoritairement très hauts, une absence de décoration florale, de

Ook de De Frélaan is schamel ingericht. Bovendien is de toegang tot het Sint-Elisabethziekenhuis voor voetgangers ronduit gevaarlijk. Zal de wegmarkering aangepast worden op die plek? Heeft hub.brussels oog voor de winkeliers op die grote verkeersas?

Hoe vaak onderhoudt het gewest de gewestwegen, zoals de Brugmannlaan? Ik bedoel bijvoorbeeld de vervanging van beschadigde plaveistenen.

Wat zal er met de Villostallingen gebeuren als de overeenkomst in 2026 niet wordt verlengd? Er zijn immers parkeerplaatsen voor opgeofferd en Villo kent weinig succes.

bancs, ainsi qu'une pression du trafic automobile augmentée par la fermeture partielle du bois de la Cambre et un problème de stationnement.

Ces éléments ont notamment un impact sur la vitalité commerciale, et l'on déplore un certain nombre de cellules vides. À la suite d'une série de démarches demandant une amélioration, la Région bruxelloise est-elle à l'œuvre afin d'embellir et de rendre cet axe majeur plus favorable au commerce ?

L'avenue De Fré est aussi dotée d'infrastructures sommaires. Pourtant, elle abrite des habitants, des commerces, une grande clinique, une haute école. Elle est longue, non fleurie et le piéton ne dispose pas de banc pour se reposer. En plus de vous demander ce qui est réalisé afin d'agréments cette avenue, je voudrais mettre en lumière l'importance d'apporter une sécurisation pour les piétons qui doivent accéder à la clinique Sainte-Élisabeth. En effet, les automobilistes entrant ou sortant du parking du site passent sans être alertés sur la nécessaire attention aux piétons qui rejoignent la clinique au départ du trottoir. Un marquage au sol est-il envisagé à ce niveau de la voirie pour protéger davantage les piétons et singulièrement les plus fragiles d'entre eux ? Hub.brussels est-elle par ailleurs présente à l'égard des commerçants de cet axe majeur ?

En ce qui concerne l'avenue Brugmann - et c'est une question que l'on peut généraliser à toutes les voiries, je voudrais vous demander quelle est la fréquence de l'entretien de la voirie par la Région afin d'y remplacer des dalles abîmées ou des plots renversés. Autre question générale : une offre de Villo occupe plusieurs places de stationnement. Vu le succès mitigé de cette offre, ces emplacements seront-ils libérés en cas de non-reconduction du contrat en 2026 ?

J'ai déjà évoqué avec vous l'entretien de l'avenue Winston Churchill. Il faut une vigilance constante afin que les atteintes au mobilier urbain, comme des tags, soient le plus rapidement prises en charge et ne fassent pas tache d'huile. C'est la théorie de la vitre brisée.

Toujours en matière d'entretien, qu'en est-il de la présence des poteaux coupés et recouverts de sacs en plastique, des fils pendants entre les arbres, des barrières couchées ou retirées, qui étaient à déplorer lors de la rédaction de cette question ?

En matière de propreté, les corbeilles sont recouvertes de colliers de mégots. Quelle est la fréquence actuelle de passage des agents de la propreté publique ?

Pour ce qui est du chantier à venir chaussée de Neerstalle (partie ucquoise), où en est le permis ? Quels sont les enseignements de l'enquête publique et de la commission de concertation, notamment au sujet d'un probable report de trafic d'un tronçon mis à sens unique sur les rues adjacentes ? Quels sont les plans de la Région concernant la requalification de l'espace public ?

¹²²⁵ *Op de Winston Churchillaan moet schade aan straatmeubilair, zoals graffiti, zo snel mogelijk worden aangepakt. De brokenwindowstheorie stelt immers dat kleine tekenen van verval in een wijk leiden tot verdere verloedering.*

Wat doet het gewest tegen afgezaagde paaltjes die afgedekt zijn met plastic zakken, kabels die tussen bomen hangen en gelijkaardige problemen die er aangetroffen kunnen worden?

Hoe vaak worden de afvalbakken leeggemaakt?

Hoe staat het met de vergunning voor de geplande werken aan de Neerstalsesteenweg? Welke lessen werden getrokken uit het openbaar onderzoek en de overlegcommissie? Wat zijn de plannen van het gewest voor de opwaardering van de openbare ruimte?

Welke plannen worden er ten slotte overwogen om de openbare ruimte in de Stallestraat te verbeteren? De Alsebergsesteenweg is onlangs gerenoveerd en ligt er nu wel beter bij.

Het is van cruciaal belang dat het gewest de grote verkeersassen regelmatig onderhoudt en dat het oog heeft voor de gebruiksvriendelijkheid en de commerciële aantrekkelijkheid.

Enfin, quels aménagements sont-ils envisagés afin d'améliorer l'espace public à la rue de Stalle, où beaucoup reste à faire sur le plan de l'agrément et de la convivialité ? Je ne reviendrai pas sur la chaussée d'Alseberg récemment rénovée, mais dont les efforts en matière de décoration florale et d'équipements pourraient inspirer la Région pour les autres voiries.

Madame la Ministre, on ne peut laisser des voiries majeures de notre Région sans entretien régulier, les laisser sans le soin nécessaire à leur convivialité ou à leur vitalité commerciale, sous prétexte qu'elles sont longues et larges. Ces axes de circulation importants demandent une approche particulière qui relève de la responsabilité de la Région. Les Ucclois méritent votre attention.

¹²²⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Uit enquêtes van hub.brussels blijkt dat twee derde van de klanten zich te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer begeeft naar de winkelbuurten op de Waterloosesteenweg. Daarom wil Brussel Mobiliteit de Waterloosesteenweg toegankelijker maken voor die weggebruikers. De eerste aanpassingen zullen de komende maanden worden doorgevoerd. Over de overige aanpassingen wordt er nog onderhandeld met de gemeente. Het gaat onder meer over de schrapping van een beperkt aantal parkeerplaatsen.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Votre première question concerne la chaussée de Waterloo et son attractivité commerciale. Les enquêtes de type baromètre réalisées par hub.brussels montrent que deux tiers des clients se rendent dans les noyaux commerciaux que vous avez mentionnés à pied, à vélo ou en transports en commun, contre seulement un tiers en voiture.

Voorts renoveert Brussel Mobiliteit de voetpaden in het kader van het project voor het kruispunt van de Waterloosesteenweg met de Vleurgatsesteenweg en de Molièrelaan. Het gaat ook steeds na of er zich bij werken door andere instanties opportuniteiten voordoen om de openbare ruimte aan te pakken. Zo zouden de voetpaden aangepakt kunnen worden na de werken die Sibelga heeft gepland op een ander gedeelte van de Waterloosesteenweg.

Bruxelles Mobilité souhaite donc réaliser des aménagements qui améliorent l'accessibilité à vélo et en transports en commun de la chaussée de Waterloo. De premiers aménagements seront déjà mis en œuvre pendant les mois à venir. D'autres sont encore en cours de négociation avec la commune, qui s'est récemment montrée défavorable à certaines propositions d'aménagement impliquant la suppression de quelques places de stationnement (à peine 5 %), ou une réduction du nombre de bandes sans impact réel sur la fluidité du trafic automobile. Malheureusement, ceci rend toute amélioration substantielle de l'axe fort compliquée.

In september 2023 heeft Brussel Mobiliteit al een oranje knipperlicht aangebracht bij de ingang van het Sint-Elisabethziekenhuis in de De Frélaan. Het onderzoekt ook nog of er nog meer ingrepen mogelijk zijn op die plek.

Bruxelles Mobilité travaille également à la rénovation des trottoirs dans le cadre du projet du carrefour de la Bascule, avec davantage de confort piéton et de sécurité routière, ainsi que de nouvelles plantations. Bruxelles Mobilité reste attentive aux chantiers d'autres impétrants pour ne pas perdre de vue de potentielles opportunités d'intervention. Par exemple, une intervention au niveau des trottoirs pourrait suivre le chantier de Sibelga prévu sur la chaussée de Waterloo, entre l'avenue du Vert Chasseur et l'avenue Montana.

Er is geen vaste planning voor het onderhoud van de Brugmannlaan. Op grond van regelmatige inspecties wordt er bepaald wanneer er herstellingen uitgevoerd moeten worden en wat de prioriteiten zijn. De voetpaden tussen de Heldensquare en de Vanderkinderestraat zullen binnenkort van start gaan als daarvoor de nodige toestemming wordt gegeven.

Concernant la sécurité piétonne de l'avenue De Fré à hauteur de la clinique Sainte-Élisabeth, Bruxelles Mobilité est déjà intervenue une première fois en septembre pour modifier le signal vert par un signal orange clignotant. La réalisation du reste des aménagements potentiels au niveau de cette sortie est bien reprise par Bruxelles Mobilité comme microprojet - soit sans dépôt de permis d'urbanisme - à réaliser sur les voiries régionales.

Momenteel loopt er ook een onderzoek naar wat er met het deelfietsenaanbod moet gebeuren wanneer de overeenkomst met Villo in 2026 afloopt.

Il n'y a pas de fréquence définie pour les entretiens sur l'avenue Brugmann. Des inspections régulières ont lieu et les entretiens curatifs sont programmés en fonction de la priorisation qui résulte de ces inspections. Des travaux de rénovation des trottoirs de l'avenue Brugmann entre le square des Héros et la rue

¹²²⁹ *Net Brussel verwijdert graffiti in de Winston Churchillaan. Dat gebeurt na klachten of op basis van inspecties. De afvalbakken worden vijfmaal per week geleegd.*

In januari 2024 verleende de overlegcommissie een gunstig advies onder voorwaarden voor de vergunning inzake de Neerstalsesteenweg. Volgens doorgedreven onderzoeken bestaat er slechts een beperkt risico dat het verkeer zich verplaatst naar de omliggende straten indien een gedeelte van de Neerstalsesteenweg een eenrichtingsweg wordt. Tijdens het openbaar onderzoek werden er overigens informatiesessies georganiseerd over dat onderwerp.

Voor de Stallestraat overweegt Brussel Mobiliteit een kleinschalig project dat er onder meer op gericht is om een deel van die straat beter toegankelijk te maken voor fietsers.

¹²³¹ **Mevrouw Clémentine Barzin (MR)** (in het Frans).- *De sluiting van het Ter Kamerenbos heeft wel degelijk heel wat gevolgen. Uw argument dat veel mensen komen winkelen op de Waterloosesteenweg zonder auto, overtuigt me niet.*

De impact die de ingrepen tijdens deze regeerperiode hadden op de winkeliers, werd onvoldoende onderzocht. U hebt ook niet gezegd wat het gewest doet tegen lelijke groene paaltjes en dergelijke.

De afgelopen vijf jaar werd er totaal geen rekening gehouden met de klanten die met de auto komen winkelen in de Waterloosesteenweg. Er was geen oog voor de levendigheid van de buurt, die nu met leegstand kampt.

Kunt u een planning geven voor de volgende ingrepen op de De Frélaan en de Brugmannlaan?

Voor de Winston Churchillaan willen wij dat er proactiever opgetreden wordt, dus niet alleen na klachten. Dat geldt overigens voor alle gewestwegen die buiten het stadscentrum liggen.

Kunt u de doorgedreven onderzoeken betreffende de gevolgen van de plannen voor de Neerstalsesteenweg nader toelichten?

Vanderkindere sont bien prévus dans le futur proche, sous réserve de l'obtention des autorisations d'exécution des travaux.

Il convient en effet de repenser l'offre de vélos partagés. La concession Villo prendra fin en septembre 2026. Une étude sur la suite à donner à Villo est en cours de finalisation en ce moment.

Pour l'avenue Winston Churchill, Bruxelles Propreté se charge du nettoyage des tags. Des entretiens curatifs sont organisés en fonction des plaintes et du résultat des inspections. La vidange des corbeilles se fait cinq fois par semaine.

En ce qui concerne la chaussée de Neerstalle, le permis a été déposé en juillet 2023 et la commission de concertation a eu lieu fin décembre 2023. Un avis favorable sous conditions a été délivré le 17 janvier 2024. Il reprend l'ensemble des modifications à apporter dans le dossier pour la délivrance du permis d'urbanisme. La question des reports de trafic liés à la mise en sens unique de la chaussée de Neerstalle, entre la chaussée de Ruisbroek et la rue de Stalle, mérite d'être nuancée.

Des études poussées ont été réalisées sur la base des comptages disponibles et celles-ci démontrent que le risque de report dans les rues avoisinantes reste faible. Des séances d'information sur le sujet ont d'ailleurs été réalisées pendant la période d'enquête publique.

Pour la rue de Stalle, Bruxelles Mobilité a un microprojet inscrit dans la liste des projets potentiels. Il visera notamment à améliorer la cyclabilité de la rue de Stalle entre Neerstalle et le rond-point Stalle.

Mme Clémentine Barzin (MR).- Vous connaissez les problèmes que cause la fermeture du bois de la Cambre et le report de trafic, entre autres vers la chaussée de Waterloo, axe de circulation, mais aussi de résidences et de commerces. Vous me répondez que deux tiers des personnes ne viennent pas y faire leurs courses en voiture. C'est un peu faible comme raisonnement.

Il manque des éléments d'analyse sur l'impact causé aux commerces par toute une série de modifications apportées au cours de la législature, notamment sur leur attractivité. Vous ne me répondez pas au sujet des aménagements disgracieux apportés, tels ces bollards verts. Un effort sera-t-il entrepris pour cette chaussée importante ?

Rien n'a été fait pendant cinq ans et la seule perspective que vous nous offrez est que la priorité sera donnée à l'accessibilité des personnes qui viennent faire leurs courses à pied. Tant pis pour le tiers de clients qui viennent en voiture et pour le manque de vitalité du quartier, qui connaît déjà des cellules vides ! Les premiers sont importants, mais pourquoi toujours opposer les personnes ?

Je note avec satisfaction ce que vous m'indiquez concernant l'avenue De Fré. Pouvez-vous préciser le délai pour les

De resultaten van verschillende tellingen lopen immers nogal uiteen.

Ten slotte ben ik blij dat er plannen zijn voor de Stallestraat, maar meer in het algemeen pleit ik voor meer aandacht voor alle gebruikers en functies van alle gewestwegen.

aménagements devant le site Sainte-Elisabeth des Cliniques de l'Europe ?

De même, je trouve intéressant ce que vous dites au sujet de la rénovation de l'avenue Brugmann, mais quelle est l'échéance ?

Pour l'avenue Winston Churchill, vous affirmez que les nettoyages curatifs sont effectués en fonction des plaintes, comme c'est le cas de manière globale sur les axes régionaux. Nous vous demandons de la régularité et que les voies régionales de la deuxième couronne fassent l'objet de la même attention. Nous aimerions beaucoup plus de proactivité.

Quant à la chaussée de Neerstalle, vous évoquez les comptages qui nuanceraient le report sur les voies adjacentes. Dans quelles conditions et à quelles dates ces comptages ont-ils été effectués ? Sont-ils indépendants ? Les résultats semblent différents d'une version à l'autre. Ceux de la rue de Stalle me semblent très satisfaisants.

En résumé, nous aimerions qu'une attention beaucoup plus soutenue, régulière et non clivante soit accordée à ces aménagements, en se préoccupant de la convivialité, de la qualité de vie et de l'activité commerciale de l'ensemble de ces voies régionales, fussent-elles situées en deuxième couronne.

¹²³³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Over de Waterloosesteenweg heb ik ook gezegd dat er nog andere ingrepen op stapel staan waarover nog onderhandeld wordt met de gemeente. Die heeft immers meerdere voorstellen geweigerd, ook als die weinig ingrijpend zijn. Als we de levenskwaliteit van die buurt willen verbeteren, moeten er echter keuzes gemaakt worden. Zelfs als we maar een beperkt aantal parkeerplaatsen willen schrappen, ligt de gemeente al dwars.*

Ik kan geen precies tijdschema voorleggen voor toekomstige ingrepen in de De Frélaan en de Brugmannlaan. Voor die laatste wachten we op de toelating van de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen. Dat zal dus nog wel even duren.

Voor de geplande kleinschalige projecten heb ik het precieze tijdschema niet bij me.

Ten slotte wordt de Winston Churchillaan niet alleen schoongemaakt na klachten, maar ook op basis van inspecties.

- Het incident is gesloten.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour la chaussée de Waterloo, je crois que vous n'avez écouté que la première phrase de ma réponse. S'il est vrai que deux tiers des clients s'y rendent à pied, à vélo ou en transports en commun et qu'il faut améliorer la situation aussi pour ces personnes, j'ai ensuite expliqué que des aménagements seront mis en place au cours des prochains mois et que d'autres encore sont en cours de négociation. On ne peut donc dire que rien n'a été fait. Certaines propositions seront réalisées, d'autres refusées par la commune.

Chaque fois que nous voulons supprimer une place de stationnement, la commune s'y oppose, même si cela ne représente pas plus de 5 % au total. Si l'on veut améliorer le cadre de vie à cet endroit, il faudra faire des choix. Il en va de même de la réduction du nombre de bandes de circulation, alors qu'elle n'a aucune influence sur la fluidité du trafic automobile.

En ce qui concerne les avenues De Fré et Brugmann, je ne dispose pas du calendrier précis. Pour cette deuxième artère, il s'agit d'obtenir les permis d'exécution des travaux. C'est l'affaire de la commission de coordination des chantiers et le délai est donc assez éloigné. Les autres travaux consistent en de microprojets dont je ne peux vous donner les échéances.

Pour l'avenue Churchill, le nettoyage n'est pas effectué uniquement à la suite de plaintes, mais aussi d'inspections. La propreté reste un enjeu important pour la Région.

- L'incident est clos.

¹²³⁷ **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW MARIE NAGY**

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME MARIE NAGY

1237 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1237 **betreffende de alternatieven voor de sloop met behoud van de gevels van het Zuidpaleis.**

1239 *(Mevrouw Leila Agic, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)*

1239 **Mevrouw Marie Nagy (DéFI) (in het Frans).**- *Op 5 maart werden in de commissie twee technische opties voorgesteld om de sloop van het Zuidpaleis te vermijden. De MIVB beargumenteerde waarom ze die oplossingen niet steunde. Wij hebben evenwel uit de discussies begrepen dat als het Zuidpaleis behouden kon blijven, de kosten en duur van de werken omlaag konden. Het zou daarom interessant zijn om die voorstellen grondiger te laten onderzoeken door onafhankelijke deskundigen.*

De MIVB zei dat ze een extern studiebureau opdracht had gegeven om het voorstel van Denys te onderzoeken om met een nieuwe machine te werken, de dreamcutter. Over welk studiebureau gaat het? Is de studie beschikbaar? Waarom werd die oplossing afgewezen?

Hebben de onderhandelingen na de stopzetting van de bouwwerken en de opschorting van de gerechtelijke procedure geleid tot een schriftelijke overeenkomst? Voorziet die overeenkomst in de mogelijkheid van contractbreuk? Onder welke voorwaarden?

Welke uitvoeringsgaranties bevat het contract? Op 5 maart verklaarde Brussel Mobiliteit dat de eventuele schadevergoeding bij niet-uitvoering van de werken 10% bedraagt. Om welke bedragen gaat het precies?

1243 *Volgens de MIVB zou er 32 miljoen euro nodig zijn voor de bouw van de tunnel of voor andere werken. Kunt u dat bedrag bevestigen? Om welke andere werken gaat het?*

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 alternatives possibles à la démolition, à l'exception des façades, du palais du Midi.

(Mme Leila Agic, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

Mme Marie Nagy (DéFI).- *Le 5 mars dernier, nous avons assisté, en commission de la Mobilité, à la présentation des deux choix techniques qui permettraient de ne pas démolir le palais du Midi. Il n'y avait, à ma connaissance, aucun représentant de votre cabinet, mais il me plaît de supposer que vous avez, en tant que ministre responsable de la STIB, suivi cette importante confrontation.*

Je pense que vous connaissez les propositions en question et ne reviendrai donc pas sur leur contenu. La STIB a donné ses arguments concernant les raisons pour lesquelles elle ne soutenait pas ces solutions. Un élément est pourtant ressorti des débats de notre commission, à savoir que la quasi-unanimité des commissaires présents a compris que si le palais pouvait être maintenu, les coûts et les délais d'exécution pourraient être réduits. Il serait dès lors vraiment intéressant de faire examiner plus en profondeur ces propositions par des experts indépendants.

Un certain nombre de questions se posent à la suite de ces auditions. La STIB a dit avoir mandaté un bureau d'études externe pour examiner la proposition de la firme Denys de travailler avec une nouvelle machine, dite dreamcutter. De quel bureau d'études s'agit-il ? Cette étude est-elle consultable et avez-vous connaissance de ses conclusions ? Quels éléments importants ont-ils abouti au rejet de la proposition dite dreamcutter ?

Après l'arrêt du chantier et la suspension de la procédure judiciaire engagée par la STIB à l'encontre du consortium SM Toots, les négociations ont-elles donné lieu à un accord écrit ? Pouvons-nous avoir connaissance de cet accord ? Prévoit-il la possibilité d'une rupture de contrat ? Si oui, à quelles conditions ?

Quelles sont les garanties de bon terme de travaux applicables au marché passé avec les entreprises du consortium ? Lors de la réunion de la commission du 5 mars, les représentants de votre administration, Bruxelles Mobilité, ont indiqué que les indemnités éventuelles en cas de modification du nouveau marché passé avec Besix pour non-réalisation des travaux s'élevaient à 10 % de ceux-ci. Pouvez-vous nous communiquer les montants en jeu ?

Confirmez-vous le montant de 32 millions d'euros qui, selon la STIB, serait nécessaire à la construction du tunnel ou à d'autres travaux ? De quels travaux s'agit-il ?

Welk totaalbedrag zou aanleiding kunnen geven tot een schadevergoeding?

De MIVB heeft verklaard dat de dreamcuttertechniek nog nooit is gebruikt en dat ze een gezonde concurrentie moet garanderen. Vindt u het evenwel niet belangrijk dat een Belgisch bedrijf met wereldfaam zijn innovatieve knowhow kan demonstreren op een bouwplaats in Brussel? Denys heeft aangegeven dat het bereid is om dezelfde garanties te bieden als het huidige consortium. Wat zijn die garanties?

In de wet op overheidsopdrachten staat dat een overheidsopdracht aan één inschrijver kan worden gegund als die een unieke techniek, knowhow of expertise bezit die essentieel is voor de opdracht. Is die bepaling van toepassing op de dreamcuttertechniek?

Hoe zit het met de micropalen of damwanden die door ingenieur Pierre-Marie Dubois zijn voorgesteld? Zullen die oplossingen worden onderzocht in de effectenstudie?

Kunt u ons een uitsplitsing geven van de 433 miljoen euro extra kosten die zijn aangekondigd voor de sloopoptie met behoud van de gevels?

Om sociale, economische, erfgoed- en milieuredenen is mijn fractie tegen de sloop van het Zuidpaleis.

Quel est le montant total qui amènerait à une demande d'indemnisation ? À combien s'élèvent les 10 % de ce montant ?

La STIB a indiqué que la machine dreamcutter de Denys n'a jamais été utilisée et que « la STIB doit garantir une saine concurrence ». Si l'on suit cette logique, il n'y a aucune chance pour que cette machine soit choisie, comme l'a d'ailleurs relevé un membre de votre parti, M. Verstraete.

Ne trouvez-vous pas qu'il serait très important, pour une firme belge reconnue mondialement, de pouvoir démontrer son savoir-faire innovant sur un chantier à Bruxelles ?

La firme Denys a indiqué qu'elle était disposée à donner les mêmes garanties que le consortium actuel. C'est un élément essentiel à retenir de la réunion de la commission. Quelles sont ces garanties ? Le document qui les précise est-il disponible publiquement et pourrait-il nous être transmis ?

Les dispositions de la loi sur le marché public indiquent : « Un marché public peut être attribué à un seul soumissionnaire s'il détient une technique, un savoir-faire ou une expertise unique que personne d'autre ne possède et qui est indispensable pour répondre aux besoins du marché. » Les connaissez-vous ? Ces dispositions sont-elles applicables à la technique du dreamcutter ?

Avez-vous connaissance des solutions micropieux de type 4 ou palplanches proposées par l'ingénieur Pierre-Marie Dubois ? Ces solutions seront-elles examinées dans le cadre de l'étude d'incidences liée au permis d'urbanisme du palais du Midi ?

Pouvez-vous nous communiquer la ventilation exacte des 433 millions d'euros de surcoût annoncés pour la solution de démolition, à l'exception des façades ? Confirmez-vous que 32 millions d'euros sont prévus pour la construction du tunnel sous le palais ? À combien s'élève ce coût de démolition et reconstruction du bâtiment avec maintien des façades ?

Pour des raisons sociales, économiques, patrimoniales et environnementales, mon groupe est attaché à la non-démolition du palais du Midi. Puisse le chantier évoluer dans ce sens.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le groupe MR souhaiterait connaître le suivi que vous comptez donner à la commission de la Mobilité du 5 mars, durant laquelle une série de constats ont été faits. Un large consensus a émergé parmi l'ensemble des députés pour considérer que le palais du Midi ne devrait être détruit qu'en dernier recours. Il est également apparu que nous manquons d'informations précises sur les coûts des différentes solutions - celle de la STIB et les autres - ainsi que leurs délais, risques et conséquences pour les riverains et l'espace public, malgré les demandes répétées de plusieurs commissaires.

La solution dite du dreamcutter sera bien analysée lors de l'étude d'incidences, mais pas les autres solutions présentées en commission de la Mobilité, comme celles des micropieux ou des palplanches. La société Denys s'engage entièrement à prendre

¹²⁴⁵ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- De MR-fractie zou graag willen weten welk gevolg u denkt te geven aan de opmerkingen die op 5 maart werden gemaakt. Alle commissieleden waren het erover eens dat het Zuidpaleis alleen in laatste instantie mag worden gesloopt. Het ontbrak ons bovendien aan precieze informatie over de kosten van de verschillende oplossingen, de duurtijd, risico's en gevolgen voor de omwonenden en de openbare ruimte.

De dreamcutteroplossing zal tijdens de effectenstudie worden geanalyseerd, maar niet de andere oplossingen die aan de commissieleden werden voorgesteld, zoals het gebruik van micropalen of damwanden.

Het hele dossier wordt gekenmerkt door een gebrek aan transparantie en onafhankelijke analyse. Zo valt het te betreuren dat het begeleidingscomité geen andere oplossingen heeft geanalyseerd.

¹²⁴⁷ *Volgens de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen werd niet voldoende toelichting waarom werd afgezien van de jetgroutingstechniek, waarbij cement onder hoge druk in de grond wordt gespoten. Ze betreurde ook dat de erfgoedanalyse niet volledig was uitgevoerd.*

Om al die redenen vragen wij u om met spoed een arbitragecollege op te richten dat uit onafhankelijke deskundigen bestaat en over voldoende middelen beschikt om geschillen over de aanleg van metrolijn 3 op te lossen.

¹²⁴⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik deel de wens om het Zuidpaleis niet te slopen als het niet nodig is.*

Bij de beslissingen die tot nu toe zijn genomen, is altijd rekening gehouden met de impact op de buurt. Dat is een bepalende factor bij de keuze van de techniek. De impact en de duur van de werken zijn net zo doorslaggevend als de kosten, aangezien de buurt het al jaren zwaar te verduren heeft.

Als in de toekomst uit analyses blijkt dat er andere oplossingen zijn, denk ik niet dat iemand zich daartegen zal verzetten. We willen niet alleen maar snel handelen. We kijken naar wat mogelijk en realistisch is, maar we proberen ook eerlijk te zijn over de opties die we hebben.

Er zijn in het verleden al veel technieken bestudeerd, waaronder de dreamcutter, die werd geanalyseerd in de studie van het adviesbureau Gamaco. Die studie werd na de hoorzittingen van 5 maart naar de parlementsleden gestuurd, maar ook naar de auteur van de effectenstudie. Dat is belangrijk, want in de effectenstudie moeten de alternatieven voor sloop worden onderzocht. Die omvatten ook de nuloptie: is het echt nodig om

en charge les risques liés à la technique proposée, ce qui est un élément nouveau porté à la connaissance du public.

Le manque de transparence et d'analyse indépendante a été épinglé. Il est regrettable que le comité d'accompagnement ne se soit pas engagé à analyser les autres solutions. Le projet est assez opaque, peu lisible et compréhensible, mais il en est ainsi depuis le début. C'est d'autant plus déplorable lorsque l'on se met à la place des riverains et des commerçants directement affectés par le chantier.

Des problèmes de transparence ont émaillé le processus de creusement de ce tunnel sous le palais du Midi. Selon la Commission royale des monuments et des sites (CRMS), l'abandon de la technique du « jet grouting » (consolidation du sol dans la masse par injection sous haute pression d'un coulis à base de ciment) n'a pas été suffisamment explicité. La CRMS a par ailleurs regretté que l'analyse patrimoniale n'ait pas été réalisée de manière complète. Le magazine #Investigation a fait allusion à ces dysfonctionnements.

Pour toutes ces raisons, nous vous demandons la création en urgence d'un collège arbitral dédié à la résolution des litiges liés à la construction de la ligne de métro 3. Ce collège devra être composé d'experts indépendants et qualifiés dans les domaines de l'ingénierie civile, de l'urbanisme, de l'architecture, du droit de la construction et de la médiation. Il devra bénéficier des ressources appropriées pour mener à bien ses missions.

Quel est votre avis sur cette proposition qui devrait permettre de garantir l'information et la communication, de trancher au moment voulu et d'y voir clair en matière de délais, de coûts et de solutions à même d'être rapidement mises en œuvre ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En raison des vacances scolaires dans l'enseignement néerlandophone, certains parlementaires qui s'intéressent d'habitude à cette thématique sont absents. Je remercie ceux qui sont présents et plaide pour que ce système de vacances séparées soit adapté.

Je partage la volonté de ne pas détruire le palais du Midi si cela n'est pas nécessaire. Je pense que tout le monde partage cet avis. La situation à laquelle nous sommes confrontés ne satisfait personne.

Les décisions prises jusqu'à ce jour ont toujours tenu compte de l'impact du chantier sur le quartier. C'est un facteur déterminant pour le choix de la technique à utiliser. L'impact et le calendrier du chantier sont aussi déterminants que les coûts, car il en est de notre responsabilité à l'égard d'un quartier qui subit déjà depuis des années une situation très difficile, un quartier commerçant qui fait preuve d'une résilience sans pareille.

Si, à l'avenir, des analyses démontrent qu'il existe d'autres solutions, je pense que personne ne s'y opposera. Il est faux de faire croire que nous voulons juste aller vite. Nous examinons

het Zuidpaleis te slopen? Als er nieuwe elementen naar voren komen, zullen we die zeker in aanmerking nemen.

ce qui est possible et réaliste, mais nous essayons aussi d'être honnêtes vis-à-vis des options qui s'offrent à nous.

De nombreuses techniques ont été analysées par le passé, comme celle du dreamcutter, qui a entre autres été analysée dans le cadre de l'étude du bureau d'ingénierie et de conseils techniques Gamaco. Celle-ci a analysé toutes les options envisageables. L'analyse du dreamcutter a été citée dans le document envoyé aux parlementaires à la suite des auditions du 5 mars dernier. Cette étude a également été transmise à l'auteur de l'étude d'incidences.

C'est important, car dans le cadre de la demande de démolition de l'intérieur du palais du Midi, une demande de permis d'urbanisme a été introduite et une étude d'incidences devra analyser les autres solutions à la démolition. Parmi elles figure l'option zéro : est-il vraiment nécessaire de démolir le palais du Midi ?

Pour moi, il est important que si de nouveaux éléments apparaissent, comme une garantie de résultat, ceux-ci soient pris en considération pour faire en sorte que nous ayons tous les éléments en main.

La technique du dreamcutter est à ce jour monopolistique. La législation relative aux marchés publics précise que l'entité adjudicatrice peut recourir à une procédure négociée sans mise en concurrence préalable, mais, si possible, après consultation de plusieurs opérateurs économiques. Dans le cas où il y a absence de concurrence pour des raisons techniques, ladite dérogation ne s'applique que lorsqu'il n'existe aucune solution alternative ou de remplacement raisonnable.

En d'autres termes, soit cette technique serait l'unique solution - ce qui n'est pas le cas -, soit nous pourrions opter pour un dialogue compétitif qui permettrait de soumissionner avec des techniques différentes offrant une garantie de résultat équivalente. Si des dispositions existent pour permettre d'attribuer un marché à un soumissionnaire qui détient un savoir-faire unique, elles ne s'appliquent toutefois pas dans ce contexte étant donné que le dreamcutter ne constitue pas l'unique technique d'exécution possible. L'entreprise Denys a elle-même confirmé que la situation était juridiquement complexe. La seule piste serait un retrait volontaire de l'adjudicataire actuel.

L'avenant entre la STIB et le consortium SM Toots auquel il est fait référence n'envisage pas de rupture de contrat. Il inclut entre autres une clause résolutoire pour le passage sous le palais du Midi dans le cas où le permis d'urbanisme nécessaire ne serait pas délivré dans un délai raisonnable.

Dans le cas où une partie du marché devait être sortie du marché public conclu avec un entrepreneur, la règle de base veut que l'adjudicataire reçoive une indemnité à hauteur de 10 % de la valeur de la partie du marché sortie du contrat. Il ne s'agit toutefois là que d'une règle de base. Si l'entrepreneur démontre un préjudice supérieur, l'indemnité pourrait dépasser ces 10 %.

¹²⁵¹ *Hoewel er bepalingen bestaan die toelaten om een opdracht meteen te gunnen aan een inschrijver die over een unieke knowhow beschikt, zijn ze in deze context niet van toepassing, aangezien de dreamcutter niet de enige mogelijke uitvoeringstechniek is. Denys heeft zelf bevestigd dat de situatie juridisch complex is. De enige optie zou zijn dat de huidige aannemer zich vrijwillig terugtrekt.*

Het aanhangsel bij de overeenkomst tussen de MIVB en het consortium SM Toots voorziet niet in een contractbreuk, maar bevat een ontbindende voorwaarde voor de doorgang onder het Zuidpaleis als de bouwvergunning niet binnen een redelijke termijn wordt verleend.

Als een deel van de opdracht uit het contract met de aannemer moet worden gehaald, geldt een schadevergoeding van 10% van de waarde van dat deel. Dat is evenwel slechts een basisregel. Als de aannemer een groter verlies aantoon, kan de compensatie meer bedragen.

Het gebruik van micropalen of damwanden is geen overtuigende oplossing, zoals wordt uitgelegd in de nota die de MIVB tijdens de hoorzittingen van 5 maart aan de commissie heeft bezorgd. In de effectenstudie zullen echter ook die voorstellen worden geanalyseerd.

Zoals de MIVB op 5 maart heeft uitgelegd, bedragen de kosten voor de gedeeltelijke afbraak van de binnenkant van het Zuidpaleis en de bouw van de metrotunnel 32 miljoen euro. Daarbij komen nog de kosten voor de wederopbouw van het Zuidpaleis, de verhuizing van de gebruikers, de compensatie voor winkeliers en de begeleidende maatregelen voor de buurt.

¹²⁵³ *Aangezien er nog heel wat onbekende elementen zijn, is het erg moeilijk om de kosten en vergoedingen voor de wederopbouw van het Zuidpaleis in te schatten. Er is een budget gereserveerd om de dialoog op gang te brengen en compensatie te betalen aan winkeliers die het Zuidpaleis moeten verlaten en aan winkeliers in de buurt die door de werken worden getroffen. Dat proces wordt gestuurd door hub.brussels en staatssecretaris Trachte.*

De sportclubs zullen op een andere plek in de wijk worden ondergebracht. We werken samen met Brussel-Stad om locaties te vinden. De Haute École Francisco Ferrer zal naar de Noordwijk verhuizen.

De effectenstudie is erg belangrijk, omdat daarin alle mogelijke alternatieven worden geanalyseerd, die we zeker zullen bekijken als ze interessanter blijken te zijn dan de huidige optie.

Concernant les micropieux de type IV ou les palplanches, ces solutions ne sont techniquement pas crédibles, comme expliqué dans la note « Analyse des expertises tierces » transmise par la STIB à la commission lors des auditions du 5 mars. Néanmoins, l'étude d'incidences analysera aussi ces propositions.

Comme expliqué par la STIB le 5 mars, les coûts pour la déconstruction partielle de l'intérieur du palais du Midi et la construction du tunnel de métro sont de 32 millions d'euros. À côté des coûts de génie civil - auxquels il faut aussi réserver une provision pour couvrir d'autres coûts contractuels -, il y a aussi les coûts de la reconstruction du palais du Midi pour la délocalisation de ses occupants, dont les écoles et salles de sport, les indemnités des commerçants et les mesures d'accompagnement pour le quartier, qui seront d'ailleurs nécessaires dans tous les cas de figure.

Les coûts et les indemnités pour la reconstruction du palais du Midi n'ont pas encore été tous fixés par le gouvernement. Il convient de noter que les différents volets constituant cette enveloppe comportent des éléments inconnus et inédits rendant l'estimation des montants liés très complexe.

Une enveloppe est prévue dans le budget pour lancer le dialogue et verser des indemnités compensatoires aux commerçants qui devront quitter le palais du Midi, mais aussi aux commerçants du quartier affectés par ce chantier. Ce processus est piloté par hub.brussels et Mme Trachte, secrétaire d'État à la Transition économique.

Les clubs sportifs seront délocalisés dans le quartier, dans le but de maintenir leur proximité et leur accessibilité. Nous travaillons en collaboration avec la Ville de Bruxelles à la recherche de lieux proches du palais du Midi. La Haute École Francisco Ferrer devrait être délocalisée dans le quartier Nord. Cet établissement attire une population du quartier, et il importe de maintenir cette dynamique de démocratisation scolaire.

Ce débat n'est évidemment pas clos. L'étude d'incidences est très importante, car elle analysera toutes les pistes alternatives envisageables, dont nous ne manquerons pas de nous emparer si elles s'avèrent plus intéressantes que l'option actuelle.

Les éléments importants à prendre en compte à ce niveau sont les suivants :

- limiter l'étendue du chantier et son impact sur le quartier. Travailler par l'intérieur du palais du Midi permettra de refermer tout ce qui est actuellement ouvert dans l'espace public, entre autres au niveau de l'avenue de Stalingrad ;

- limiter la hauteur des travaux. Certaines techniques proposées ne demandent pas la démolition totale du palais du Midi, mais du premier étage uniquement. Quoi qu'il en soit, cela empêcherait de vivre ou d'avoir des activités dans le palais du Midi ;

¹²⁵⁵ *Daarbij zal rekening worden gehouden met de omvang en de impact van de werken op de wijk (door te werken vanuit het Zuidpaleis kunnen de huidige bouwputten worden gesloten), de hoogte van de werken (bij sommige technieken moet alleen de eerste verdieping worden afgebroken), het lawaai en de trillingen, het tijdschema en de extra kosten.*

¹²⁵⁷ **Mevrouw Marie Nagy (DéFI)** (in het Frans).- *Ik heb niet echt antwoorden op mijn precieze vragen gekregen. U zegt dat Gamaco de techniek van het bedrijf Denys heeft bestudeerd, maar waar kan ik die studie vinden?*

U hebt het over een schadevergoeding van 10% voor een deel van het contract, maar welk bedrag vertegenwoordigt dat precies?

Hoe zijn de aangekondigde meerkosten van 433 miljoen euro uitgesplitst? U zegt dat de uitsplitsing nog niet definitief is, maar wat is wel al zeker?

Er is een groot gebrek aan transparantie in dit dossier. De MIVB ziet het als een kans om een nieuw paleis te krijgen. Voor mij is dit het soort stadsvernieuwing dat we sinds de Noordwijk niet meer hebben gezien. Ik wil niet dat hetzelfde gebeurt met de populaire, dynamische en gemengde Stalingradwijk.

Ik vraag u dus nogmaals waar we de documenten kunnen vinden. Voor zover ik weet, heeft Stratec geen contact opgenomen met Denys of met de heer Dubois. Hoe geloofwaardig zal de effectenstudie dus zijn? Mijn fractie zal dan ook blijven strijden voor het behoud van het Zuidpaleis.

- tenir compte du bruit et des vibrations engendrées par certaines techniques qui n'impliquent pas la démolition du bâtiment, mais empêchent toute activité sur place.

Tous ces éléments sont pris en compte et déterminent l'impact du chantier sur le quartier.

Le calendrier est un autre élément. Les problèmes rencontrés sous le palais du Midi ont en effet fortement retardé le chantier. Comment pouvons-nous l'achever au plus vite ?

Ajoutons à cela que le surcoût pour ce tronçon est énorme, surtout à cause de la reconstruction d'un palais du Midi ainsi rénové, ce qui sera bénéfique pour le quartier après tout ce qu'il aura subi.

Je sais que le débat n'est pas clos, mais j'espère ainsi avoir apporté quelques réponses.

Mme Marie Nagy (DéFI).- Madame la Ministre, mes questions étaient très précises car, lors de la commission avec la STIB, les réponses reçues étaient, au contraire, tout sauf précises et ont soulevé des questionnements. Vous me donnez une seule réponse, à savoir que l'analyse du procédé Denys a été étudiée par Gamaco. Où peut-on trouver cette étude ? Est-elle accessible à tout un chacun ? Pour sortir de ce débat, il est important d'avoir des contre-expertises.

Vous nous parlez de 10 % d'indemnités sur une partie du marché. Tout cela, je le sais ! Votre administration nous l'a dit. Pour ma part, je vous interrogeais sur le montant concerné. S'il ne s'agit pas des 32 millions d'euros, de quel montant parle-t-on ? Je vous demande d'être précise et concrète.

Concernant la répartition des coûts, 433 millions d'euros sont annoncés. Comment sont-ils répartis ? Vous dites que la répartition n'est pas encore finalisée. Soit, mais pouvez-vous nous communiquer ce qui est déjà finalisé ?

Ce dossier est empreint d'un très grand manque de transparence. La STIB y voit l'opportunité d'avoir un nouveau palais. Pour ma part, j'y vois une destruction urbanistique comme on n'en a plus connu depuis le quartier Nord. J'ai l'âge de m'en souvenir et d'avoir suivi le processus qui a amené à stopper ce type de destruction. Le métro à Molenbeek-Saint-Jean et à Anderlecht a détruit les quartiers, et nous sommes encore occupés à les reconstruire aujourd'hui. On reconstruit encore ce qui a été démoli à l'époque, il y a 40 ans ! Je ne veux pas la même chose pour le quartier populaire, dynamique et métissé de Stalingrad.

Je vous repose donc mes questions. Où peut-on trouver les documents ? Comment peut-on examiner les répartitions ? À ma connaissance, Stratec n'a pris contact ni avec Denys ni avec M. Dubois. Comment ce bureau d'études mènera-t-il son étude d'incidences sans interroger les auteurs des deux propositions ? Ce n'est pas crédible et je ne me contenterai pas de ces réponses. Mon groupe poursuivra le combat pour sauver le palais du Midi.

1259 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *De jetgroutingtechniek die aanvankelijk gekozen werd, is inefficiënt gebleken, ondanks het feit dat de ingenieurs van de MIVB en de adviesbureaus groen licht hadden gegeven. Er lagen verschillende oplossingen op tafel, maar in de effectenstudie werd maar met één techniek rekening gehouden. Daarvoor werden argumenten naar voren gebracht in de commissie, maar die hebben ons niet overtuigd.*

Dit bijzonder technische dossier verdient transparantie en een sereen en objectief wetenschappelijk debat. Sommige beslissingen zijn heel politiek. Wij zouden graag zien dat alle mogelijke oplossingen objectief, onafhankelijk, transparant en snel beoordeeld worden.

1261 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De effectenstudie zal niet alleen betrekking hebben op de dreamcuttertechniek, maar ook op de micropalen en damwanden. Al die opties staan in het document dat naar aanleiding van de hoorzittingen op 5 maart naar de parlementsleden en de regering is gestuurd.*

Voor de uitsplitsing van de kosten hebben we nog geen specifieke bedragen, afgezien van de 32 miljoen euro voor de technische elementen, de 12 miljoen euro voor de vergoeding van de winkeliers en de 27 miljoen euro voor de hogeschool. Voor de sportclubs en de wederopbouw van het Zuidpaleis moeten de analyses nog worden afgerond.

Het gewest zal de kosten voor de tijdelijke verhuizing van de activiteiten voor zijn rekening nemen. Er was een schatting gemaakt voor de hogeschool, maar aangezien Brussel-Stad besloten heeft om de instelling permanent te verhuizen, zal ze de eventuele extra kosten dragen.

Hetzelfde geldt voor de sportcentra: we zullen de kosten van de tijdelijke verhuizing inschatten, maar als Brussel-Stad ervoor kiest om ze permanent te verhuizen, zal zij de extra kosten dragen.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je partage l'avis de Mme Nagy. Il est de l'intérêt du gouvernement et de tous les Bruxellois que la ministre fasse preuve de la plus grande transparence.

La technique initialement choisie, à savoir le « jet grouting », s'est révélée inefficace alors que des ingénieurs de la STIB et des bureaux mandatés avaient donné leur feu vert. Nous sommes tous un peu échaudés par son abandon, alors qu'elle était censée être la plus appropriée. Plusieurs solutions étaient sur la table et des personnes nous ont dit tout le bien qu'elles pensaient de certaines autres techniques. Or, dans le cadre de l'étude d'incidences, seule une technique a été prise en compte. Nous n'avons pas compris pourquoi. Des arguments ont été avancés en commission, mais ils ne nous ont pas convaincus, pas plus que d'autres ingénieurs.

Ce dossier très technique souffre d'un manque de transparence et de l'absence d'un débat scientifique, serein et objectif. Certaines décisions sont très politiques. Nous souhaitons que soient objectivées l'ensemble des solutions envisageables de manière indépendante, transparente et rapide. Dans un contexte particulièrement épineux, l'occasion vous est donnée de vous appuyer sur les meilleurs conseils possibles.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- C'est un débat important, raison pour laquelle la commission a organisé deux réunions. L'étude d'incidences ne doit pas porter uniquement sur la technique du dreamcutter, mais aussi sur les micropieux de type IV et les palplanches. Toutes ces options sont reprises dans le document qui a été envoyé aux parlementaires à la suite des auditions du 5 mars, comme dans les documents transmis au gouvernement. Il s'agit de traductions des analyses techniques, car nous ne sommes pas des ingénieurs.

Concernant la répartition des coûts, nous ne disposons pas des montants spécifiques, hormis les 32 millions d'euros prévus pour les éléments techniques, les 12 millions d'euros pour les indemnités des commerçants et les 27 millions d'euros pour la haute école. Pour les salles de sport et la reconstruction du palais du Midi, nous terminons les analyses et une note va être transmise au gouvernement.

Les coûts pris en charge par la Région sont ceux de la relocalisation des activités pendant le chantier. Par exemple, un budget est estimé au cas où il faudrait temporairement relocaliser la haute école pendant dix ans, pour démolir et reconstruire le bâtiment. Cependant, comme la Ville de Bruxelles a décidé de délocaliser définitivement cette institution, si des surcoûts sont produits à cause de la délocalisation, ils seront à sa charge.

De même pour les centres sportifs, nous allons estimer combien coûterait leur relocalisation temporaire, mais, si la Ville de Bruxelles préfère les installer dans des bâtiments définitifs, les surcoûts seront à sa charge. Tous ces points sont en cours de discussion entre la Ville de Bruxelles et la Région, pour faire en sorte que nous passions de bons accords et que nous ayons une bonne vue générale sur les chiffres.

¹²⁶⁵ **Mevrouw Marie Nagy (DéFI)** (in het Frans).- *Ik herhaal dat ik graag het nieuwe contract met het consortium en het onderzoek naar de verschillende opties zou ontvangen.*

Het adviesbureau Stratec heeft nog geen contact opgenomen met de auteurs van de andere oplossingen. Wij twijfelen daarom aan de ernst van de analyse daarvan. Ik nodig u uit om daarover contact op te nemen met uw administratie, anders blijven er twijfels over de kwaliteit van de effectenstudie bestaan.

¹²⁶⁷ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Het is goed nieuws dat in de effectenstudie niet alleen de techniek van Denys, maar ook andere technieken zullen worden onderzocht. We hopen dat dat zal gebeuren in samenwerking met de ingenieurs die de voorstellen hebben gedaan.*

- Het incident is gesloten.

Mme Marie Nagy (DéFI).- Madame la Ministre, je réitère fermement ma demande de disposer du nouveau contrat conclu avec le consortium et de l'étude sur les diverses options, dont la technique du dreamcutter.

J'entends que le budget prévu est de 433 millions d'euros, dont 32 pour les parties techniques, soit environ 400 millions d'euros pour la reconstruction même du palais du Midi.

Je rappelle à votre représentant au comité de suivi de l'étude d'incidences que les auteurs des autres solutions n'ont pas été, à ce jour, contactés par le bureau d'études Stratec. Nous nous interrogeons donc sur le sérieux de cette analyse des autres options. Je vous invite à prendre contact avec votre administration à ce sujet, faute de quoi il subsistera un doute quant à la qualité de l'étude d'incidences et de la comparaison entre les diverses options.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Vous apportez un élément neuf par rapport à la dernière commission : en principe, seule la technique de Denys devait être intégrée à l'étude d'incidences. Aujourd'hui, vous nous expliquez que cette étude intégrera les techniques alternatives. C'est une bonne nouvelle. Nous attendons que ce soit fait, main dans la main, avec les ingénieurs qui vous ont fait ces propositions.

- L'incident est clos.