



**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 4 FEBRUARI 2025**

ZITTING 2024-2025

**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 4 FÉVRIER 2025**

SESSION 2024-2025

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

Mondelinge vraag van mevrouw Sofia Bennani	5
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de verlenging van tramlijn 8.	
Vraag om uitleg van mevrouw Cécile Vainsel	7
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de toegankelijkheid van het MIVB-netwerk.	
Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Aurélie Czekalski	7
betreffende de aanbevelingen van de Brusselse Raad voor Personen met een Handicap over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer in het Brussels Gewest.	
Gezamenlijke bespreking – Sprekers:	
Mevrouw Cécile Vainsel (PS)	
Mevrouw Amélie Pans (MR)	
Mevrouw Stéphanie Lange (Les Engagés)	
De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)	
De heer Stijn Bex (Groen)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Mondelinge vraag van mevrouw Clémentine Barzin	16

SOMMAIRE

Question orale de Mme Sofia Bennani	5
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 prolongement de la ligne de tram 8.	
Demande d'explications de Mme Cécile Vainsel	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 l'accessibilité du réseau de la STIB.	
Demande d'explications jointe de Mme Aurélie Czekalski	7
concernant le suivi des recommandations du Conseil bruxellois des personnes en situation de handicap en matière d'accessibilité des transports en Région bruxelloise.	
Discussion conjointe – Orateurs :	
Mme Cécile Vainsel (PS)	
Mme Amélie Pans (MR)	
Mme Stéphanie Lange (Les Engagés)	
M. Oliver Rittweger de Moor (PTB)	
M. Stijn Bex (Groen)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Question orale de Mme Clémentine Barzin	16

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

betreffende de geplande werken aan de Louiza-rotonde.

Mondelinge vraag van de heer Oliver Rittweger de Moor

20

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

betreffende het ongeval tussen een bus en een tram in de Koningsstraat.

Mondelinge vraag van de heer Oliver Rittweger de Moor

22

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

betreffende het niet innen van parkeerboetes voor buitenlandse bestuurders.

Mondelinge vraag van de heer Oliver Rittweger de Moor

24

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

betreffende de evolutie van de plannen voor metrolijn 3.

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 projet de travaux au rond-point Louise.

Question orale de M. Oliver Rittweger de 20 Moor

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'accident entre un bus et un tram sur la rue Royale.

Question orale de M. Oliver Rittweger de 22 Moor

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

concernant le non-recouvrement des amendes de stationnement infligées aux conducteurs étrangers.

Question orale de M. Oliver Rittweger de 24 Moor

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 du projet de métro 3.

1103 Voorzitterschap: de heer Jamal Ikazban, voorzitter.

1105 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW SOFIA BENNANI**

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

1105 **betreffende de verlenging van tramlijn 8.**

1107 **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).**- *In het meerderheidsakkoord van de stad Brussel is er sprake van de verlenging van tramlijn 8 tot Centraal Station. De uitbreiding van het tramnet is echter geen gemeentelijke, maar een gewestelijke bevoegdheid. Dat doet vragen rijzen over de coördinatie van het mobiliteitsbeleid.*

Overlegt de stad Brussel met uw kabinet over de plannen om tramlijn 8 te verlengen? Hoeveel zou de verlenging naar schatting kosten?

1109 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *De stad Brussel heeft nog geen contact opgenomen met mijn kabinet over dat voorstel, maar ik sta open voor discussie.*

Het gewest en de MIVB hebben al lang de ambitie om een tramtracé te ontwikkelen dat het gewest diagonaal doorkruist, zoals opgenomen in diverse gewestelijke plannen. In mei 2024 werd de stedenbouwkundige vergunning aangevraagd voor het eerste stuk van dat tracé, namelijk tramlijn 15.

In het verleden werd overwogen om lijn 71 om te vormen tot een tramlijn, maar daar zag de toenmalige regering in 2015 helaas van af. De uittredende regering heeft op haar beurt de mogelijkheid laten bestuderen om lijn 95 om te vormen tot een tramlijn. Dat blijkt wel haalbaar en wenselijk. Het definitieve traject ligt echter nog niet vast. Alleen een regering met volle bevoegdheden kan daarover beslissen. In het onderzoek werd

Présidence : M. Jamal Ikazban, président.

QUESTION ORALE DE MME SOFIA BENNANI

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 prolongement de la ligne de tram 8.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- L'accord de majorité récemment conclu par la Ville de Bruxelles prévoit le prolongement de la ligne de tram 8 - actuellement en service entre les stations Roodebeek et Louise - jusqu'à la gare Centrale. Ce projet impliquerait la pose de nouvelles voies entre la place Royale et la rue Cardinal Mercier, traversant ainsi le cœur historique de notre capitale.

Le développement et l'extension du réseau de tramway relèvent pourtant des compétences de la Région bruxelloise, et non des communes. Cette annonce soulève donc des questions quant à la coordination entre les différents niveaux de pouvoir en matière de mobilité à Bruxelles, et plus particulièrement sur les processus de planification et de décision concernant notre réseau de transport en commun.

La Ville de Bruxelles a-t-elle déjà entamé des discussions avec votre cabinet concernant ce projet de prolongement de la ligne 8 ?

Dans l'affirmative, quelles sont les premières conclusions de vos échanges ? Dans la négative, une rencontre avec la Ville de Bruxelles est-elle prévue à ce stade ?

Pouvez-vous fournir une estimation du coût budgétaire que représenterait le prolongement de la ligne 8 ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La Ville de Bruxelles n'a pas encore pris contact avec mon cabinet au sujet de cette proposition, mais je suis tout à fait ouverte à la discussion. Nous avons d'ailleurs eu une excellente collaboration entre la Ville de Bruxelles, la STIB et la Région sous la précédente législature concernant le prolongement de la ligne 10 jusqu'à Neder-Over-Heembeek.

La Région et la STIB ont depuis longtemps l'ambition de développer un grand axe de tram « diagonal » traversant la Région. Cet axe figure dans les réseaux structurants des divers plans régionaux, comme le plan directeur tram. En mai 2024, le permis d'urbanisme a été demandé pour le premier tronçon de cette future grande ligne diagonale : le tram 15 reliera donc, dans un premier temps, Belgica et Tour & Taxis à l'arrêt Gare du Nord. À terme, la ligne sera prolongée jusqu'à l'arrêt Gare Centrale.

De l'autre côté, en direction du sud-est, le besoin d'une meilleure connexion en tram est tout aussi criant. C'est pour cette raison

het stuk tussen het Koningsplein en de Kardinaal Mercierstraat alvast als relevant aangemerkt.

qu'un précédent gouvernement avait étudié la tramification de la ligne 71, projet qui a malheureusement été abandonné en 2015 et qui reste une opportunité manquée.

Le gouvernement sortant a, quant à lui, travaillé à la tramification de la ligne 95. L'analyse d'impact du tronçon sud, entre la gare Centrale et le cimetière d'Ixelles, voire Watermael-Boitsfort, a été finalisée. Il en est ressorti que ce projet était non seulement faisable, mais aussi pertinent. Le tracé définitif n'a pas encore été fixé. Ce choix doit être effectué par un gouvernement de plein exercice. Le tronçon entre la place Royale et la rue Cardinal Mercier, que vous évoquez dans votre question, a été retenu comme pertinent et logique dans le cadre de cette étude, y compris le terminus temporaire dans la rue Cardinal Mercier.

¹¹¹¹ *De bedoeling is dat de grote diagonale verbinding gevormd wordt door twee lijnen die samenkomen bij de halte Centraal Station. Het stuk tussen de haltes Louiza en Centraal Station kan een eerste stap vormen in dat ruimere project. Die optie biedt een zekere flexibiliteit omdat ze in verschillende scenario's past, bijvoorbeeld in het kader van een mogelijke verlenging van lijn 8 of als een onderdeel van lijn 95.*

À terme, ces deux lignes - celle vers le nord-ouest et celle vers le sud-ouest - se rejoindront à l'arrêt Gare Centrale et formeront ensemble la grande diagonale en question. Le tracé entre les arrêts Louise et Gare Centrale peut dès lors constituer un premier jalon de ce projet plus large, offrant ainsi une certaine flexibilité dans la mesure où il pourrait être exploité dans différents scénarios : comme prolongement temporaire ou définitif du tram 8, comme tronçon essentiel du tram 95, voire, dans d'autres scénarios, comme celui d'une réanimation du tram 71. Ce jalon restera toutefois un élément essentiel de la future tramification de la ligne de bus 95, et un grand axe du tram qui doit relier le nord-ouest au sud-est de notre Région.

De kosten om dat stuk van zo'n 550 m aan te leggen werden nog niet geraamd. Hoe dan ook is het aan de volgende regering om beslissingen te nemen en overleg te plegen met de stad Brussel.

Le coût n'a pas encore été évalué, mais comme le tronçon en question ne s'étend que sur environ 550 mètres, il devrait rester limité. Le dernier plan pluriannuel d'investissement de la STIB, approuvé par le gouvernement fin 2023, prévoit des moyens pour un tram 95 et donc également pour ce tronçon. Évidemment, il reviendra à un gouvernement de plein exercice d'approuver une version actualisée du plan pluriannuel d'investissement, de statuer sur la tramification éventuelle et de nouer les contacts nécessaires avec la Ville de Bruxelles.

¹¹¹³ **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)** *(in het Frans).*- Zoals ik al vreesde, heeft de stad Brussel de verlenging van lijn 8 in haar meerderheidsakkoord opgenomen zonder voorafgaand overleg met het gewest. Op die manier stelt de stad het gewest in feite voor een voldongen feit. Ook al gaat het om een goed idee, ik vind dat elk beleidsniveau voorafgaand moet overleggen met het beleidsniveau dat de werken financiert en uitvoert.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- Vous confirmez malheureusement mes craintes : la Ville de Bruxelles s'est engagée dans sa déclaration de politique générale à prolonger la ligne 8 sans consultation préalable des autorités régionales, qui sont les maîtres d'œuvre dans l'exécution de ce type de projet.

De volgende regering kan bijna niet anders dan die werken uitvoeren volgens de wensen van de stad Brussel.

La Ville de Bruxelles peut aider et contribuer à donner une direction, mais elle ne peut en aucun cas contraindre la Région à exécuter des travaux. Or, en actant cette décision dans une déclaration de politique générale - même si l'intention est louable et si l'idée est bonne -, elle met la Région devant le fait accompli. J'aime à penser que chaque niveau de pouvoir doit avoir au préalable des discussions avec le niveau de pouvoir supérieur, en l'occurrence celui qui va investir et exécuter les travaux.

Le gouvernement de plein exercice se verra contraint d'exécuter ce chantier sur la base des volontés de la Ville de Bruxelles, et non pas des perspectives beaucoup plus globales et régionales que vous nous avez présentées.

1113 **De voorzitter.-** Als de middelen tenminste behouden blijven.

1117 - *Het incident is gesloten.*

1119 **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CÉCILE VAINSEL**

1119 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1119 **betreffende de toegankelijkheid van het MIVB-netwerk.**

1119 **TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

1119 **betreffende de aanbevelingen van de Brusselse Raad voor Personen met een Handicap over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer in het Brussels Gewest.**

1119 **De voorzitter.-** Bij afwezigheid van mevrouw Czekalski, wordt de toegevoegde vraag om uitleg door mevrouw Pans voorgelezen.

1125 **Mevrouw Cécile Vaincel (PS) (in het Frans).- Unia en het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) hebben onlangs een proces tegen de NMBS aangespannen waarin ze eisen dat er overal een oprijplaat wordt ingezet voor mensen met een handicap. Nu gebeurt dat slechts in een derde van de stations en de NMBS weigert treinbegeleiders te verplichten om oprijplaten te gebruiken.**

Uit een enquête van de FOD Mobiliteit blijkt dat slechts een Belg op tien geregeld het openbaar vervoer gebruikt en dat een Belg op vijf vervoersproblemen heeft. Bij mensen in een rolstoel of met krukken bedraagt dat aandeel niet minder dan 74%.

In een open brief van 3 december roepen 163 organisaties en een duizendtal mensen op tot het waarborgen van de rechten en vrijheden van mensen met een beperking. Het memorandum uit 2024 van het Cawab vraagt van de politieke verantwoordelijken, en meer bepaald de Brusselse, om het openbaar vervoer tegen 2035 volledig toegankelijk te maken.

In 2022 ging het in de commissie Mobiliteit over de toegankelijkheid van de MIVB-haltes. Toen boden 73 haltes een gelijkvloerse instap en 55,6% van de MIVB-trams hadden ten minste een multifunctionele plek, maar de informatie over de toegankelijkheidsmaatregelen liet te wensen over.

M. le président.- Encore faut-il maintenir les moyens financiers.

- *L'incident est clos.*

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME CÉCILE VAINSEL

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'accessibilité du réseau de la STIB.

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

concernant le suivi des recommandations du Conseil bruxellois des personnes en situation de handicap en matière d'accessibilité des transports en Région bruxelloise.

M. le président.- En l'absence de Mme Czekalski, sa demande d'explications jointe est lue par Mme Pans.

Mme Cécile Vaincel (PS).- Unia et le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) ont intenté récemment une action en justice contre la SNCB pour réclamer la généralisation du déploiement de la rampe d'accès pour les personnes en situation de handicap. Le centre dénonce la faible disponibilité de ce service - seulement un tiers des gares - et le refus de la SNCB de contraindre ses accompagnateurs à déployer ces rampes lorsqu'elles existent.

En parallèle, il ressort d'une enquête du SPF Mobilité que seul un Belge sur dix utilise régulièrement les transports en commun, et qu'un Belge sur cinq rencontre des problèmes dans les transports. Parmi les personnes en fauteuil roulant ou avec des béquilles cependant, 74 % des sondés affirment rencontrer de tels problèmes.

Dans une carte blanche parue le 3 décembre dernier, 163 structures et associations, ainsi qu'un millier de personnes, ont appelé à faire garantir les droits et les libertés fondamentaux des personnes en situation de handicap, de maladie grave ou invalidante par les politiques publiques. Dans le même ordre d'idée, le memorandum du Cawab 2024 exhorte les politiques et, en particulier la Région bruxelloise, à garantir l'accessibilité totale du réseau de transports en commun d'ici à 2035.

Rappelons qu'en 2013, la STIB s'était engagée à rendre accessible l'ensemble du réseau bruxellois à travers une série d'actions sous quatre axes : services, infrastructures et matériel roulant, gouvernance et réglementation. La STIB a en outre prévu d'équiper l'ensemble des 69 stations bruxelloises afin de permettre l'accès de plain-pied, sans rupture, de la surface jusqu'aux quais. Elle s'est également engagée à rendre accessibles 70 arrêts par an.

1127 *Hoeveel stations zijn er intussen volledig toegankelijk? Welke prioritaire haltes zijn sinds 2022 heraangelegd?*

Zijn de leveringsdeadlines van nieuwe tramstellen gehaald?

Hoe vaak zijn de liften in metrostations in gebruik? Wat is er gedaan om ze zichtbaarder en toegankelijker te maken?

Zijn er sinds 2022 meer plaatsen voorbehouden voor minder mobiele mensen? Is er in het ontwerp van de toegangspoortjes rekening gehouden met de veiligheid van personen met een beperkte mobiliteit?

Hoe wordt het MIVB-personeel bewustgemaakt van de problemen waarmee mensen met een beperking te maken krijgen? Hoeveel MIVB-medewerkers hebben een opleiding in die zin gevolgd?

Hoe worden reizigers geïnformeerd? Hoe wordt de efficiëntie van de communicatie beoordeeld?

In het strategische plan om het MIVB-net toegankelijk te maken, zijn geen deadlines opgenomen. De organisaties eisen een duidelijk stappenplan.

En 2022, cette commission a fait le point sur l'état d'avancement du plan. Pas moins de 73 arrêts étaient alors correctement équipés pour permettre un accès de plain-pied, et 55,6 % des trams de la STIB étaient dotés d'au moins un emplacement multifonctionnel. En revanche, plusieurs questions relatives à l'information du grand public quant aux dispositifs d'accessibilité subsistaient.

En ce début 2025, je souhaiterais faire le point sur l'avancement du plan. Combien de stations sont aujourd'hui pleinement accessibles ?

Quels nouveaux arrêts prioritaires ont été réaménagés depuis 2022 ?

Les échéances de livraison de la nouvelle génération de trams ont-elles été respectées ? Si non, quels sont les nouveaux délais et les raisons de ces réajustements ?

Quel est le taux de disponibilité des ascenseurs dans les stations de métro ? Quelles mesures sont prises pour assurer leur visibilité et leur accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) ?

Le nombre de places réservées aux PMR a-t-il augmenté depuis 2022 ?

Les portiques d'accès aux stations sont-ils conçus pour garantir la sécurité de ces personnes ? Des adaptations sont-elles prévues pour améliorer leur accessibilité ?

Quelles formations ont été dispensées au personnel de la STIB pour le sensibiliser aux problèmes de handicap et d'accessibilité ? Combien d'agents ont pu suivre ces formations ?

Quelles initiatives ont été mises en place pour informer le grand public ? Comment l'efficacité de ces communications est-elle évaluée ?

Par ailleurs, le plan stratégique de mise en accessibilité ne contient aucune échéance. Or, les associations de défense des personnes en situation de handicap réclament un plan assorti d'un calendrier clairement établi.

1131 **Mevrouw Amélie Pans (MR)** (in het Frans).- *De Brusselse Raad voor Personen met een Handicap heeft belangrijke aanbevelingen gedaan over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de openbare gebouwen. Die laat nog altijd te wensen over, ondanks eerdere inspanningen.*

Welk gevolg geeft u aan de aanbevelingen van de Brusselse Raad voor Personen met een Handicap?

De raad pleit opnieuw voor strikte toegankelijkheidsnormen voor infrastructuur en openbare werken, met bijzondere aandacht voor perrons, trappen, liften en andere voorzieningen.

Mme Amélie Pans (MR).- Le Conseil bruxellois des personnes handicapées a émis des recommandations importantes concernant l'accessibilité, en Région bruxelloise, des transports et des bâtiments ouverts au public. Ces recommandations soulignent la nécessité d'actions concrètes et coordonnées pour garantir l'inclusion et l'autonomie des personnes en situation de handicap.

Malgré des efforts, l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap reste un défi majeur. Des lacunes persistent tant dans les transports publics que dans l'accès aux bâtiments ouverts au public et aux infrastructures. Ce rapport est l'occasion de faire le point quant aux avancées et aux défis à venir au sein de notre

Welke maatregelen hebben de MIVB en Brussel Mobiliteit op dat vlak genomen?

Région en matière d'accessibilité des transports et des bâtiments publics.

Quel suivi accordez-vous aux recommandations du Conseil bruxellois des personnes handicapées afin de garantir l'accessibilité des déplacements et du transport ?

Le Conseil rappelle sa demande de préconiser des normes strictes d'accessibilité pour les infrastructures et les travaux publics, en accordant une attention particulière à l'adaptation des quais, des escaliers, des ascenseurs et autres installations aux besoins des personnes en situation de handicap. Eu égard à cette recommandation, pouvez-vous faire le point concernant les améliorations effectuées en la matière par la STIB et Bruxelles Mobilité ?

1133 **Mevrouw Stéphanie Lange (Les Engagés)** (in het Frans).- *De genoemde cijfers wijzen erop dat het openbaar vervoer slecht toegankelijk blijft voor personen met een handicap. Toegankelijkheid is een universeel recht. Als Europese hoofdstad moet Brussel bovendien een voorbeeld zijn van inclusie.*

Mme Stéphanie Lange (Les Engagés).- L'accessibilité des transports publics et des infrastructures est une question fondamentale d'équité, de dignité et de justice sociale. Pourtant, à Bruxelles comme ailleurs en Belgique, les progrès restent largement insuffisants face aux besoins réels des personnes en situation de handicap.

Hoe verbeterde u de reizigersinformatie over toegankelijke stations en voertuigen?

Les données récentes évoquées par mes collègues et émises par le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles et Unia constituent un signal d'alarme qui indique qu'il est urgent de prendre cette thématique au sérieux. L'accessibilité est un droit universel. En tant que capitale européenne, Bruxelles doit devenir un modèle d'inclusion, en adoptant et en appliquant rigoureusement des normes ambitieuses.

Hoe wordt de goede werking van de voorzieningen gegarandeerd? Hoe vaak werken de liften? Welke maatregelen moeten ervoor zorgen dat ze altijd werken?

Comment avez-vous amélioré l'information des usagers relative aux gares, trams et bus qui sont accessibles ?

Kreeg het personeel van de MIVB en Brussel Mobiliteit specifieke opleidingen, onder meer over personen met een autismespectrumstoornis? Hoe organiseerde u de bewustmaking van het grote publiek?

Quels efforts ont été entrepris pour garantir la fiabilité des équipements essentiels ? Quel est le taux de disponibilité des ascenseurs ? Quelles mesures avez-vous prises pour garantir leur fonctionnement continu ?

Durant cette législature, avez-vous veillé à ce que des formations spécifiques soient dispensées au personnel de la STIB et de Bruxelles Mobilité ? Quels efforts ont été faits pour sensibiliser le public aux droits des personnes en situation de handicap ? Quelles formations ont été dispensées pour attirer l'attention du personnel sur la situation des personnes qui souffrent d'un trouble du spectre de l'autisme ?

1135 **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** (in het Frans).- *Personen met een beperkte mobiliteit maken 40% van de MIVB-reizigers uit. Dat zijn niet alleen personen met een handicap, maar ook bijvoorbeeld ouderen of personen met boodschappen.*

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Je remercie ma collègue pour cette demande d'explications pertinente. En effet, les personnes à mobilité réduite (PMR) représentent 40 % des voyageurs et usagers de la STIB. Outre les personnes souffrant d'un handicap, je pense aussi aux personnes âgées, aux enfants en bas âge, aux femmes enceintes et aux personnes chargées de leurs courses.

De MIVB deed de voorbije twintig jaar te weinig om haar voertuigen toegankelijker te maken. De maatregelen voor de aanpassing van de perrons volstonden lang niet. Daarnaast zijn de roltrappen veel te vaak stuk. Hoeveel geld haalde een multinational als KONE al binnen dankzij

La STIB n'a clairement pas fait suffisamment d'efforts ces vingt dernières années pour rendre son réseau plus accessible à ces 40 % de voyageurs. Pendant plus de quinze ans, les représentants

onderhoudscontracten? Welke sancties krijgen ze voor de vele pannes?

Ook de oude PCC-trams maken het openbaar vervoer ontoegankelijk.

syndicaux ont pourtant insisté au conseil d'entreprise afin que davantage de moyens soient consacrés à ces efforts, mais sans succès.

Les objectifs annuels de quais aménagés ont toujours été largement insuffisants, ce qui explique en partie la situation actuelle. En outre, les escalators subissent des milliers de pannes chaque année et sont donc beaucoup trop souvent hors service. C'est inacceptable pour l'ensemble des voyageurs, mais insupportable et inadmissible pour les PMR. Combien d'argent les multinationales telles que KONE ont-elles empoché grâce aux contrats de maintenance et quelles sont les astreintes qui vont enfin leur être imposées au vu du nombre de pannes et des délais de réparation ?

Les vieux tramways de modèle PCC, dont l'accès est très difficile, voire impossible ou même dangereux, constituent un autre facteur d'exclusion.

Même les remarques des associations de PMR n'ont pas toutes été prises en considération lors de l'achat de nouveau matériel tel que les rames de métro M7, qui se révèlent dangereuses pour les personnes en fauteuil roulant. Comment est-ce possible ?

De nombreuses rampes pour PMR dans les bus ne fonctionnent toujours pas, et les usagers adressent leurs reproches aux conducteurs, qui n'y peuvent rien.

Et que dire des correspondances ! Celles-ci nuisent à l'attractivité et font perdre du temps à tous les voyageurs de la STIB, mais, pour les PMR, elles sont carrément dissuasives. Vous-même, Madame la Ministre, avez effectué des tests avec des poussettes. Vous n'ignorez donc pas la situation.

Pourtant, la STIB continue de multiplier les ruptures de charge et les correspondances en développant une stratégie qui consiste à rabattre toutes les lignes vers le métro au lieu d'offrir davantage de traversées de la ville sans correspondance.

J'aimerais également souligner que les associations de PMR ont été contraintes d'organiser des manifestations en fauteuil roulant pour maintenir le service de Taxibus de la STIB, menacé par des économies. Il s'agit là d'un véritable manque de respect et même de mépris de la part de la direction de la STIB envers les PMR. C'est évidemment inacceptable.

M. Stijn Bex (Groen) (en néerlandais).- *Je me réjouis que, pour une fois, nous soyons unanimes. Il est très important que le réseau de transports publics soit accessible à tous les Bruxellois. Ces dernières années, le gouvernement a fait de gros efforts dans ce sens et nous devons les poursuivre.*

Dans quelle mesure l'absence de gouvernement entrave-t-elle des investissements ? Pourquoi les escalators sont-ils si souvent en panne ? Les entreprises chargées de l'entretien ne peuvent-elles pas intervenir plus rapidement ?

¹¹³⁷ *De M7-metrostellen zijn gevaarlijk voor personen in een rolstoel en de oprijplaten in de bussen werken vaak niet. De vele overstappen zijn voor niemand aangenaam, maar voor personen met een beperkte mobiliteit zijn ze ontmoedigend. Toch creëert de MIVB steeds meer trajecten waarop een overstap nodig is.*

Verenigingen voor personen met een beperkte mobiliteit moesten manifestaties met rolstoelen organiseren om ervoor te zorgen dat de MIVB de dienst Taxibus niet schrapte. Dat getuigt van een gebrek aan respect voor reizigers met een beperkte mobiliteit.

¹¹³⁹ **De heer Stijn Bex (Groen).**- Het doet me plezier dat we ook eens eensgezind over een onderwerp zijn. Uiteraard vindt Groen het heel belangrijk dat het openbaarvervoersnet toegankelijk is voor alle Brusselaars. De regering heeft daarvoor de afgelopen jaren grote inspanningen geleverd. Bij de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn is er nog veel meer werk aan de winkel dan bij de MIVB, maar dat betekent natuurlijk niet dat we onze inspanningen niet moeten voortzetten.

In welke mate verhindert het uitblijven van een regering bepaalde investeringen? Lopen die vertraging op? Zijn er dingen die

we wel zouden kunnen doen als we een regering met volle bevoegdheden hadden?

Hoe komt het dat de roltrappen zo vaak defect zijn? Kunnen de firma's die met het onderhoud belast zijn, niet sneller ingrijpen?

Mevrouw Pans en mevrouw Lange, we bespreken vandaag dit onderwerp dankzij de inzet van Unia om de toegang van personen met een beperkte mobiliteit aan de orde te stellen. De federale regering, die gisteren haar regeerakkoord heeft voorgesteld, heeft beslist om 25% te besparen op Unia. Dat lijkt mij een heel slecht idee. We kunnen in het parlement zoveel debatten voeren als we willen, maar als niemand het opneemt voor mensen met een beperkte mobiliteit, dan komt er ook geen politiek antwoord op hun noden. Ik wil u daarom oproepen om er niet alleen in dit parlement op aan te dringen dat de minister maatregelen neemt voor mensen met een beperkte mobiliteit, maar ook om binnen uw partij verzet aan te tekenen tegen de beslissing om het budget voor Unia met 25% te verlagen. Dat is heel belangrijk voor alle Brusselaars die het openbaar vervoer willen nemen.

1141 **De voorzitter.-** Unia speelt inderdaad een belangrijke rol in de strijd tegen discriminatie op basis van handicap.

1143 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Het openbaar vervoer is in Brussel helaas nog lang niet toegankelijk genoeg. De MIVB en Brussel Mobiliteit werken nauw samen met de spelers op het terrein om daar verandering in te brengen. Toegankelijkheid gaat echter verder dan het louter fysieke. Zo moeten we ook rekening houden met digitale of financiële toegankelijkheid.**

De taskforce toegankelijkheid, die meermaals per jaar samenkomt, buigt zich momenteel over grote strategische beslissingen en de algemene follow-up van het Strategisch Toegankelijkheidsplan van de MIVB. Daarnaast vinden er regelmatig eerder technische of informele vergaderingen plaats.

In het nieuwe contract van openbare dienst 2024-2028 van de MIVB zijn ambitieuzere doelstellingen inzake fysieke toegankelijkheid opgenomen.

Mesdames Pans et Lange, l'action d'Unia est fondamentale pour inciter les instances politiques à défendre les personnes à mobilité réduite. Pourtant le nouveau gouvernement fédéral a décidé de réduire son budget de 25 %. Je vous invite donc à vous opposer, au sein de votre parti, à cette décision et à ne pas limiter votre plaidoyer en faveur des personnes à mobilité réduite à notre Parlement.

M. le président.- Il est en effet important de rappeler le rôle d'Unia en la matière. On a parfois tendance à réduire le travail d'Unia à la lutte contre les discriminations raciales, alors que la majorité des situations que le centre traite concernent des discriminations fondées sur le handicap.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Notre seule ambition doit être de faire de Bruxelles un modèle d'inclusion. Comparée à d'autres villes européennes, elle n'est malheureusement pas une bonne élève en matière d'accessibilité des transports publics, mais aussi de l'espace public. Les communes et la Région ont un important travail à faire pour rendre l'espace public plus inclusif.

La STIB et Bruxelles Mobilité travaillent avec beaucoup d'ambition et en étroite collaboration avec les acteurs de terrain pour améliorer l'accessibilité des déplacements en transport public. La vaste question de l'accessibilité compte énormément de facettes. Vos questions sont plutôt orientées vers l'accessibilité physique, mais il est essentiel de considérer toutes les dimensions de la question. N'oublions pas les enjeux d'accessibilité numérique ou financière ni de prendre en compte la dimension du genre.

La task force accessibilité, présidée par le directeur général de Bruxelles Mobilité, réunit plusieurs fois par an les experts de Bruxelles Mobilité et de la STIB, le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) et un représentant de mon cabinet. Elle se penche notamment sur les grandes décisions stratégiques et sur le suivi général du plan stratégique de mise en accessibilité. En parallèle, des réunions régulières à caractère plus technique ou informel ont lieu.

Le nouveau contrat de service public 2024-2028 de la STIB formule des ambitions plus élevées en matière d'accessibilité

1145 *(verder in het Nederlands)*

Het beheerscontract loopt en vormt voor ons als regering in lopende zaken de leidraad. Uiteraard ga ik ervan uit dat de volgende regering die versterkte ambities verder zal uitvoeren.

1147 *(verder in het Frans)*

Om de samenleving inclusiever te maken zijn aanzienlijke middelen en inspanningen nodig. De 69 metrostations zijn ondertussen gelijkvloers toegankelijk. Daarnaast loopt er een meerjarenplan voor de installatie van liften. Van de 69 stations zijn er al 55 uitgerust met een lift. Een lift kost echter al gauw 1 miljoen euro. De kosten lopen dus snel op. In 2023 waren de liften 98,1% van de tijd beschikbaar. Voor 2024 beschik ik nog niet over definitieve gegevens.

De toegangspoortjes in de stations werden in overleg met een gespecialiseerde vereniging ontworpen, zodat ze geschikt zijn voor personen in een rolstoel. Voor personen met een visuele handicap zijn ze overigens uitgerust met een systeem dat audioboodschappen in drie talen afspeelt.

Waar er toch nog te weinig infrastructuur is om personen met een beperkte mobiliteit voldoende autonomie te bieden, kan de assistentiedienst van de MIVB hulp bieden. Die is dagelijks van 7 tot 22 uur beschikbaar.

1149 *Daarnaast maken de MIVB en Brussel Mobiliteit jaarlijks ongeveer 70 bovengrondse haltes toegankelijker. Ongeveer de helft daarvan staat op de prioritaire lijst in het Strategisch Toegankelijkheidsplan van de MIVB. Volgens het*

physique que les précédents contrats. L'idée est clairement d'accélérer la mise en accessibilité du réseau.

(poursuivant en néerlandais)

Je suppose que le prochain gouvernement continuera sur cette voie.

(poursuivant en français)

Cela demande des moyens et des efforts considérables, mais tel est le prix à payer pour une société plus inclusive. La STIB a déjà équipé l'ensemble des 69 stations bruxelloises pour permettre un accès de plain-pied. Un programme pluriannuel d'installation d'ascenseurs est en cours pour assurer une disponibilité optimale. Sur les 69 stations que compte le réseau de métro et prémétro, 55 sont aujourd'hui complètement équipées d'ascenseurs. Les autres installations sont en phase de planification ou de chantier.

Sachant que l'installation d'un seul ascenseur peut déjà coûter 1 million d'euros, le budget pour la mise en accessibilité totale d'une station peut donc être important. À titre d'exemple récent, je citerai la station Hôtel des Monnaies, pour laquelle le gouvernement a approuvé l'an dernier un marché public de Bruxelles Mobilité de 4,3 millions d'euros, destiné à la mise en accessibilité de la station. Ces chantiers complexes et ces investissements importants sont indispensables pour améliorer l'accessibilité du réseau.

En 2023, le taux de disponibilité des ascenseurs était de 98,1 %. Le taux pour 2024 doit encore être consolidé. Les ascenseurs font l'objet d'une signalétique spécifique et les entrées équipées d'ascenseurs sont mentionnées sur les plans de quartier. Depuis fin 2024, l'application de la STIB intègre également un module de recherche d'itinéraires sans escaliers.

Les portiques d'accès aux stations de métro et prémétro ont été conçus en partenariat avec une association spécialisée, afin qu'ils répondent aux besoins des personnes en fauteuil roulant. Notons qu'ils sont aussi pourvus d'annonces vocales trilingues pour aider les personnes déficientes visuelles et les guider vers les sas d'accès.

Là où des lacunes trop importantes pour voyager en autonomie subsistent, le service d'assistance en station de la STIB peut intervenir. Il n'est pas obligatoire de réserver et la STIB s'engage à intervenir dans les 30 minutes. La STIB propose en outre une assistance gratuite aux personnes rencontrant des difficultés à franchir l'espace entre les quais et les rames de métro. Cette assistance est disponible tous les jours, de 7h à 22h.

Concernant l'accessibilité des arrêts de surface, la STIB et Bruxelles Mobilité réaménagent chaque année environ 70 arrêts du réseau de surface afin d'en améliorer l'accessibilité. Environ la moitié de ces arrêts font partie de la liste prioritaire définie dans le plan stratégique de mise en accessibilité.

beheerscontract moet die lijst overigens nog sneller worden weggewerkt.

De normen voor de inrichting van bovengrondse haltes en stations zijn duidelijk en werden recent nog bijgewerkt. Vaak duiken problemen met de toegankelijkheid echter tijdens de uitvoering op. Daarom worden alle plannen voorgelegd aan de afdeling Actieve Modi van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, waarin verenigingen zitten die de personen met een handicap vertegenwoordigen.

Brussel Mobiliteit biedt zijn eigen projectontwerpers en die van de MIVB en de gemeenten overigens een zesdaagse opleiding aan rond toegankelijke openbare ruimten. Voor zeer grote projecten organiseert het samen met de MIVB vooraf een bezoek voor het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) of een gespecialiseerd bureau om na te gaan of de toegankelijkheidsnormen worden nageleefd.

Een ander voor mij erg belangrijk punt in de nieuwe beheersovereenkomst is dat bij de toegankelijkheid van haltes ook naar de ruimere omgeving wordt gekeken.

Le nouveau contrat de service public de la STIB prévoit d'ailleurs une accélération des efforts concernant cette liste prioritaire, au moyen de la mise en place d'un programme spécifique.

La STIB et Bruxelles Mobilité disposent aujourd'hui de normes claires pour l'aménagement des arrêts de surface et des stations : le vade-mecum des arrêts, le cahier de l'accessibilité piétonne et les directives de conception des stations de (pré)méto. Ces documents de référence ont été mis à jour récemment afin d'intégrer les retours d'expérience de ces dernières années.

Les problèmes liés au respect des principes de l'accessibilité universelle ne se situent pas au niveau de la définition des normes techniques. Ils émergent souvent au cours du processus d'élaboration des projets et de leur mise en œuvre (révision des plans, problèmes d'exécution, etc.). Tous les projets sont donc présentés à la section modes actifs de la Commission régionale de la mobilité, dans laquelle siègent notamment les différentes associations qui représentent les personnes en situation de handicap (Cawab, Atingo, etc.).

Bruxelles Mobilité investit également dans la formation des concepteurs de projets. En effet, elle organise une formation de six jours autour de l'accessibilité des espaces publics, à destination de son personnel ainsi que de celui de la STIB et des communes.

Pour les très grands projets, Bruxelles Mobilité et la STIB organisent une visite de terrain avec le Cawab et/ou un bureau spécialisé, en amont de la réception du chantier. L'objectif est de vérifier le respect des normes d'accessibilité et d'apporter des modifications lorsque c'est nécessaire. Ce fut récemment le cas dans le cadre de l'installation du tram à Neder-Over-Heembeek.

Une nouveauté du contrat de service public de la STIB, importante à mes yeux, est l'adoption d'un point de vue plus large sur les abords des arrêts. Si un arrêt est accessible quand on le regarde de manière isolée, d'autres obstacles peuvent en gêner l'accès : des traversées piétonnes inadaptées, des trous dans le guidage podotactile ou des potelets gênants. D'autres problèmes sont souvent à résoudre. Le contrat de gestion prévoit donc la mise en place d'une initiative spécifique que Bruxelles Mobilité vient de baptiser le « triple A » (pour accessibilité des abords des arrêts).

En 2025, Bruxelles Mobilité lancera un premier projet d'envergure de type « triple A » : les abords des arrêts de la ligne de tram 7, une ligne structurante du réseau, seront analysés afin de déterminer les mesures qui permettront de rendre ces abords praticables.

Madame Vainsel, vous avez bien évidemment raison lorsque vous dites que l'accessibilité physique passe également par le matériel roulant. La STIB réceptionne généralement deux trams de nouvelle génération par mois en dehors de la période de fermeture du site de production.

¹¹⁵¹ *Mevrouw Vainsel, uiteraard moeten ook de voertuigen toegankelijk zijn. De MIVB neemt maandelijks twee nieuwe trams in gebruik. Eind 2024 reden er een twintigtal van rond, die allemaal voorbehouden plaatsen voor personen met een beperkte mobiliteit hebben.*

Er is nog veel werk, maar de betrokken instellingen zijn zich daarvan bewust. Ik hoop dat de toegankelijkheid van het openbaar vervoer ook voor de volgende regering een prioriteit blijft.

La STIB comptait une vingtaine de ces trams de nouvelle génération en circulation fin 2024. Tous les nouveaux véhicules de la STIB sont pourvus de places réservées aux PMR, chacun entraînant donc une hausse du nombre de ces places spécifiques. En résumé, le nouveau matériel roulant est nettement plus accessible que l'ancien.

Le chemin vers une accessibilité optimale reste long et complexe, mais tous ces éléments démontrent l'engagement des gestionnaires de la mobilité bruxelloise en matière de prise en considération des différents besoins d'accessibilité. J'espère que cet aspect restera une priorité pour le prochain gouvernement.

1153 **Mevrouw Cécile Vainsel (PS)** (in het Frans).- *Op het gebied van inclusie van personen met een handicap doet België het helemaal niet goed. Dat is onaanvaardbaar. Er zijn meer inspanningen nodig, en niet alleen wat mobiliteit betreft. De middelen zijn echter beperkt, dus moeten er keuzes worden gemaakt. Dan rijst de vraag wat we werkelijk belangrijk vinden in de samenleving.*

Mme Cécile Vainsel (PS).- Nous sommes tous conscients que la Belgique est en retard en matière d'inclusion des personnes en situation de handicap. C'est évidemment une atteinte à la dignité de ces personnes, ce qui n'est acceptable ni pour Bruxelles, ni pour la Belgique, ni pour le modèle que nous voulons incarner à l'égard du monde entier.

U antwoordde niet op de vraag over de huidige situatie aan de prioritaire haltes. In 2022 werden er 72 prioritaire haltes heraangelegd op een totaal van 700. De MIVB erkent zelf dat ze haltes renoveert wanneer het goed uitkomt en niet op basis van een strategisch plan.

Nous parlons ici de mobilité, mais il faudra faire des efforts en matière d'inclusion dans tous les domaines, y compris l'emploi, le sport et la culture. Je ne doute pas que nombre de mes collègues vont s'y atteler sous cette législature, qui s'annonce compliquée. Les moyens sont en effet très limités et, dans ce cadre, les choix se posent avec d'autant plus d'acuité. De quelle société voulons-nous et quelles seront nos priorités ? Sur quels investissements concentrerons-nous les moyens pour vivre dans le monde que nous voulons offrir à nos enfants ? C'est une vraie question.

In de nieuwe beheersovereenkomst van de MIVB is geen einddatum voor een volledige toegankelijkheid van het netwerk opgenomen. Het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles vraagt daar nochtans om.

Par ailleurs, je n'ai pas entendu de réponse concernant la situation actuelle des arrêts prioritaires. Vous avez précisé qu'on accélérerait la cadence. En 2022, sur les 700 arrêts qui avaient été rénovés, 72 étaient prioritaires. La STIB reconnaît elle-même qu'elle adapte ses arrêts pour des raisons d'opportunité et pas selon un plan stratégique.

Le nouveau contrat de service public de la STIB est plus ambitieux, mais il n'affiche pas non plus de délai à l'horizon duquel l'accessibilité pleine et entière du réseau de la STIB sera garantie. À cet égard, la demande du Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles est très claire : il faut que le travail soit achevé à une date précise.

1155 *De PS betreurt het dat Unia minder middelen krijgt. Wij zijn bezorgd over de keuzes van de federale regering en waken erover dat Brussel naar een inclusieve samenleving blijft evolueren.*

Je tiens à dire que mon groupe déplore la réduction des moyens accordés à Unia pour accomplir ses missions, notamment en matière d'inclusion et de dignité des personnes en situation de handicap.

Nous sommes extrêmement préoccupés par les choix portés par le gouvernement fédéral et continuerons à veiller à ce que la Région incarne un modèle de société inclusif et prônant la dignité et l'égalité des personnes.

1157 **Mevrouw Amélie Pans (MR)** (in het Frans).- *U leverde al heel wat inspanningen om de inclusie van personen met een handicap te verbeteren. Dat is positief.*

Mme Amélie Pans (MR).- Madame la Ministre, je vous remercie des efforts accomplis en matière d'accessibilité en Région bruxelloise. Je vois que ce sujet vous tient à cœur. Les avancées constatées sont encourageantes et témoignent de

Er is echter nog veel ruimte voor verbetering, in het bijzonder wat de infrastructuur betreft. Enerzijds moet u meer controles laten uitvoeren, anderzijds moet u ervoor zorgen dat er bij pannes sneller wordt ingegrepen.

De MR zal regelmatig op deze kwestie terugkomen om ervoor te zorgen dat alle burgers op een volledige toegankelijkheid kunnen rekenen.

¹¹⁵⁹ **Mevrouw Stéphanie Lange (Les Engagés)** (in het Frans).- *Het verheugt mij dat u naar een toegankelijker openbaar vervoer streeft en het is belangrijk dat u het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles en andere vzw's daarbij betreft.*

Aangepaste infrastructuur die leidt tot toegankelijk openbaar vervoer is nodig om iedereen aan de samenleving te laten deelnemen. Brussel moet daarin een voorbeeld zijn.

Voorts mogen we onzichtbare handicaps niet vergeten. Zo zijn rustige ruimten op het openbaarvervoersnetwerk noodzakelijk om inclusieve mobiliteit te realiseren.

¹¹⁶¹ **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** (in het Frans).- *Ik ben niet tevreden met uw antwoord. U zegt zelf dat de MIVB een voorbeeld van inclusie zou moeten zijn, maar dat is ze niet. Zo heeft ze nauwelijks medewerkers met een handicap in dienst en s discriminatie op basis van gezondheid er schering en inslag.*

U was op de hoogte van die situatie, maar u hebt er niets tegen ondernomen. Ik hoop dat u dat alsnog doet.

l'attention accordée à l'inclusion des personnes en situation de handicap.

Cependant, il est essentiel de rappeler que l'accessibilité est un droit fondamental et un enjeu permanent. Bien que des progrès notables aient été réalisés, des défis subsistent, notamment en ce qui concerne l'adaptation des infrastructures (quais, escaliers, ascenseurs, etc.). Il est impératif, d'une part, de renforcer les contrôles des infrastructures afin de garantir leur bon fonctionnement continu et, d'autre part, d'assurer des interventions rapides en cas de défaillance.

Notre groupe s'engage à revenir régulièrement vers vous et vers le prochain gouvernement sur ces questions cruciales. L'objectif est clair : garantir à tous les citoyens une accessibilité totale et sans compromis. Nous devons continuer à travailler ensemble dans ce sens, afin que chaque amélioration contribue à rendre Bruxelles plus inclusive et accessible pour tous.

Mme Stéphanie Lange (Les Engagés).- Je suis très heureuse d'entendre vos réponses, qui montrent bien votre volonté d'améliorer l'accessibilité des transports en commun. Je pense qu'il est important de pouvoir continuer à travailler avec le Cawab et d'autres ASBL qui ont comme mission de vérifier l'accessibilité des transports ou des bâtiments pour les personnes en situation de handicap.

L'accessibilité n'est pas un luxe, mais une condition essentielle pour que des personnes puissent, en toute autonomie, participer pleinement aux activités de la vie sociale et culturelle de notre belle Région. Bruxelles peut et doit montrer l'exemple. Chez Les Engagés, nous sommes convaincus qu'il est indispensable d'améliorer l'accessibilité des transports publics grâce à des infrastructures adaptées.

Ainsi, pouvoir prendre en compte les handicaps invisibles qui sont rarement abordés est également crucial. En effet, l'aménagement d'espaces plus calmes dans les transports en commun s'avère nécessaire afin d'encourager une mobilité inclusive, avec des solutions alternatives telles que des taxis sociaux.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Madame la Ministre, vos réponses ne me satisfont pas et je n'en ai d'ailleurs pas eu sur plusieurs points que j'ai soulevés à la demande des associations.

Comme vous le dites, la STIB se doit d'être un modèle d'inclusion, mais ce n'est pas du tout le cas. Alors qu'elle est le plus gros employeur de la Région avec 10.000 collaborateurs, les travailleurs porteurs d'un handicap s'y comptent sur les doigts d'une main. Les discriminations sur la base de l'état de santé sont légion. La STIB traite de manière scandaleuse un grand nombre de ses travailleurs devenus inaptes pour des raisons médicales : après des années d'un métier pénible, elle met fin à leur contrat de travail sans la moindre indemnité !

Donc non, Madame la Ministre, la STIB n'est pas un modèle d'inclusion, et vous le savez. Vous n'avez rien fait à ce

1163 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Mevrouw Vainsel, de MIVB maakt bovengrondse haltes toegankelijker wanneer ze op die plek andere werkzaamheden moet uitvoeren. Om een evenwicht te behouden, moet ze 45 prioritaire haltes per jaar heraanleggen. De volgende regering kan beslissen om daar een einddatum voor op te leggen.*

Mevrouw Lange, de informatie op de bovengrondse lijnen steunt op de programma's Accessibus en Accessitram.

1163 **Mevrouw Cécile Vainsel (PS)** (in het Frans).- *We kunnen niet genoeg benadrukken hoe belangrijk inclusie is.*

- De incidenten zijn gesloten.

1169 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CLÉMENTINE BARZIN**

1169 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1169 **betreffende de geplande werken aan de Louiza-rotonde.**

1171 **Mevrouw Clémentine Barzin (MR)** (in het Frans).- *Tussen 25 december 2024 en 23 januari 2025 vond een openbaar onderzoek plaats over de herinrichting van de Louizarotonde, een belangrijke toegangsweg voor automobilisten die vanuit het zuiden van Brussel richting centrum rijden.*

Om de rotonde veiliger te maken voor voetgangers en fietsers, wil Brussel Mobiliteit het aantal rijstroken voor automobilisten terugbrengen van drie naar één. De tijdelijke wegmarkeringen

sujet lorsque vous étiez en fonction dans un gouvernement de plein exercice. J'espère qu'aujourd'hui, vous pourrez réagir et interpellier la direction, même si le gouvernement est actuellement en affaires courantes.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je voudrais répondre à la question complémentaire de Mme Vainsel sur les interventions prioritaires. La STIB renforce en effet l'accessibilité des arrêts de trams ou de bus en surface lorsqu'il y a l'opportunité de le faire dans le cadre de l'installation d'une nouvelle ligne ou d'un chantier. Ces travaux sont réalisés parallèlement à ceux de la liste des interventions prioritaires sur le réseau. Pour veiller à un équilibre entre les deux types de réfections, le contrat de service public de la STIB 2024-2028, en son article 79, préconise une augmentation des arrêts considérés comme prioritaires à 45 par an. À ce jour, ce rythme est respecté, les interventions étant au nombre de 70 au total jusqu'ici.

La proposition de donner une date butoir à cette catégorie d'intervention pourra être discutée dans le cadre de la formation d'un nouveau gouvernement. Je dois me limiter au contrat de gestion actuel qui affiche une augmentation de nos ambitions, mais celle-ci pourra être intensifiée par le prochain gouvernement de plein exercice.

Madame Lange, pour ce qui est du cadre utilisé, les informations sur les lignes de surface sont basées sur les programmes Accessibus et Accessitram. Il s'agit d'une forme d'audit d'accessibilité des lignes dans tous ses aspects (matériel roulant, infrastructures, formations des chauffeurs, etc.)

Mme Cécile Vainsel (PS).- Merci, Madame la Ministre. Nous ne serons jamais trop nombreux pour défendre le modèle d'inclusion que nous voulons pour notre Région.

- Les incidents sont clos.

QUESTION ORALE DE MME CLÉMENTINE BARZIN

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 projet de travaux au rond-point Louise.

Mme Clémentine Barzin (MR).- Fin décembre, nous apprenions par voie de presse que Bruxelles Mobilité a déposé une demande de permis afin de rénover le rond-point Louise, situé sur la Petite ceinture, à la hauteur de l'avenue Louise. L'enquête publique a démarré le 25 décembre et s'est clôturée le 23 janvier.

Bien que l'objectif de sécurisation des piétons et des cyclistes soit louable, le projet vise à réduire de trois à une les bandes réservées aux automobilistes et à remplacer le marquage au sol tracé en phase de test en 2020 en le renforçant par un aménagement en

sinds het proefproject in 2020 zullen worden vervangen door definitieve aanpassingen.

In 2016 werd naar aanleiding van de sluiting van de Stefaniatunnel al een test met één rijstrook uitgevoerd. De verkeerssituatie op de rotonde was toen rampzalig en ik zie niet in waarom dat vandaag anders zou zijn.

Bij de laatste werken in 2020 werd een rijstrook voor automobilisten afgeschaft om een fietspad en een verkeersvrij eiland te creëren. Dat heeft de files doen toenemen. Bovendien wordt het verkeer in de omgeving sterk gehinderd door de renovatiewerken aan de tunnels.

¹¹⁷³ *De MR-fractie pleit voor een tunnel onder de Louizarotonde tussen de Louizalaan en de Hallepoort, zodat auto's niet langer door de Louizaflessenhals moeten. Studies hebben aangetoond dat op die manier 30% van het bovengrondse verkeer kan worden geweerd. Bovendien sluiten we zo geen enkele vervoerswijze uit.*

Werd de tijdelijke regeling uit 2020 geëvalueerd? Is er overleg gepleegd met de gemeenten? Hebben de nieuwe gemeentebesturen met het project ingestemd?

Hoe worden omwonenden, winkeliers en bedrijfsfederaties geraadpleegd? Is de impact op de economische activiteit van kmo's gemeten?

Wat was het resultaat van het openbaar onderzoek? Wat zijn de volgende stappen?

Hoelang zullen de werken duren? Wat zullen ze kosten? Op welke begrotingspost in de voorlopige twaalfden zijn de uitgaven ingeschreven?

Op basis van welke regeringsbeslissing heeft Brussel Mobiliteit de vergunning aangevraagd? Dit lijkt me een nieuw initiatief, dat niet door een regering in lopende zaken mag worden genomen.

dur. Bruxelles Mobilité évoque à terme un modèle de carrefour « à la hollandaise », avec des pistes séparées surélevées.

Nous parlons ici d'un point noir, avec un trafic dense, où tous types d'usagers se croisent : des piétons - dont un certain nombre d'usagers des trams ou du métro -, des cyclistes et bien entendu aussi des automobilistes. Ce rond-point constitue un axe-clé pour l'accès à notre capitale, notamment pour les automobilistes venant du sud de Bruxelles qui se dirigent vers le centre. Il est donc essentiel d'y assurer une circulation fluide, ce qui semble être en contradiction avec les objectifs poursuivis par l'administration dans le cadre de ce projet.

Je me permets de faire appel à votre mémoire et d'évoquer la phase de test à une bande, avec un aménagement coûteux en pavage surélevé, mise en œuvre en 2016 à la suite de la fermeture du tunnel Stéphanie. La circulation au niveau du rond-point était catastrophique, et je ne vois pas pourquoi il en serait autrement aujourd'hui.

Les derniers travaux réalisés sur ce rond-point en 2020, réservant une bande aux voitures sur la quasi-totalité du rond-point pour y aménager une piste cyclable et un îlot interdit à la circulation, ont amplifié les embouteillages, pénalisant les automobilistes. Vient s'ajouter à cela une circulation très compliquée dans les alentours, et particulièrement dans les tunnels de l'avenue Louise. Ceux-ci ont été réduits à une bande depuis l'été 2023 en raison de la pose d'étais pour stabiliser les structures, dans l'attente d'une rénovation en profondeur. Le chantier n'est pas prévu avant 2028.

L'encombrement de cet axe pénalise non seulement les travailleurs, les entreprises - la perte de temps dans les embouteillages est synonyme de perte d'argent -, mais aussi les commerces bruxellois, qui sont de plus en plus inaccessibles.

Notre groupe plaide en faveur de la création d'un tunnel de qualité de vie, c'est-à-dire deux bretelles en dessous du rond-point Louise qui permettraient de relier l'avenue Louise à la porte de Hal sans passer par le goulet Louise. Les premières études ont fait apparaître la possibilité de supprimer ainsi 30 % du trafic de surface. Je rappelle que la philosophie de notre politique de mobilité n'exclut aucun mode de déplacement. Pour le MR, l'avenir ce n'est pas bouger moins, mais bouger mieux, avec une mobilité plus écologique, plus fluide et plus rapide, sans effets négatifs sur le pouvoir d'achat.

Entre l'application du plan Good Move en 2020 et aujourd'hui, quelles études d'incidences des aménagements provisoires du rond-point Louise sur la densité du trafic ont été réalisées, et avec quels résultats ?

Quelle concertation a été mise en place et à quel moment avec les communes concernées telles que la Ville de Bruxelles, Ixelles et Saint-Gilles ? Les nouveaux collèges communaux ont-ils marqué leur accord à cet égard ?

¹¹⁷⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De Louizarotonde is een bijzonder complex kruispunt. In juni 2020 werden er fietspaden gemarkeerd om de rotonde veiliger te maken voor fietsers. De rotonde is ook veiliger geworden voor voetgangers, die nu nog maar een rijstrook moeten oversteken in plaats van drie.*

Ik kan u geruststellen over de impact op het autoverkeer. Uit de effectenstudie die bij de vergunningsaanvraag is gevoegd blijkt immers dat de reistijden tussen 2019 en september 2020 licht zijn gedaald. Als gevolg van werken elders op de Kleine Ring ontstonden er soms extra files, maar sinds het einde van die werken is de situatie weer gestabiliseerd.

De herinrichting van de rotonde tijdens de coronaperiode was tijdelijk en moest permanent worden gemaakt door binnen twee jaar een vergunningsaanvraag in te dienen. In januari 2022 werd een eerste aanvraag ingediend om de fietsmarkeringen te behouden. Dat scenario droeg de goedkeuring weg van Brussel-Stad, maar niet van urban.brussels, die voor een fysieke afscheiding van de fietspaden pleitte. Na talrijke discussies met Brussel-Stad en urban.brussels werd de aanvraag aangepast.

Quelle est la concertation avec les riverains, les commerçants et les fédérations d'entreprises (BECI, l'Union des classes moyennes)? Un test portant tout particulièrement sur les PME a-t-il été mené afin de mesurer l'incidence sur l'activité économique?

Que ressort-il à ce jour de l'enquête publique et quelles sont les prochaines étapes envisagées?

Quelle serait la durée d'un tel chantier? Pour quel budget et sur quel poste budgétaire des douzièmes provisoires du premier trimestre 2025?

Sur quelle décision du gouvernement - à part le plan Good Move - la demande de permis de Bruxelles Mobilité repose-t-elle? Ne représente-t-elle pas une initiative nouvelle, alors que le gouvernement sortant est en affaires courantes?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En effet, le rond-point Louise est un nœud particulièrement complexe pour tous les modes de transport. En juin 2020, il a été équipé de pistes cyclables marquées, afin d'offrir une place légitime aux cyclistes, de sécuriser le rond-point et de mieux guider le trafic automobile.

Le rond-point Louise figure dans la liste régionale de 30 zones à concentration d'accidents (ZACA) prioritaires. L'ancien rond-point, avant la mise en place des pistes marquées, était particulièrement insécurisant pour les piétons: il était doté de longues traversées de trois bandes de circulation d'affilée. C'est une situation particulièrement dangereuse, avec des masques de visibilité; quand un véhicule s'arrête pour laisser traverser un piéton, le véhicule qui roule sur la bande à côté ne voit pas le piéton et risque de le renverser. La réorganisation du trafic automobile a permis de sensiblement améliorer la situation, car les piétons traversent désormais une seule bande de circulation.

Cela a-t-il eu un impact négatif sur la fluidité automobile? La demande de permis comprend un rapport d'incidences avec toutes les données nécessaires, et celles-ci sont rassurantes. La comparaison des temps de parcours entre 2019 et septembre 2020 (période du déconfinement) est détaillée dans le rapport. Elle montre une diminution faible des temps de parcours, ce qui est évidemment positif. Ultérieurement, on a parfois constaté des remontées de files liées aux différents chantiers qui étaient en cours ailleurs sur la Petite ceinture ces dernières années. Ces chantiers sont maintenant achevés et la situation s'est une nouvelle fois stabilisée.

Or, comme vous le savez, un aménagement tel que ceux réalisés durant la pandémie de Covid-19 est temporaire et doit être pérennisé via une demande de permis introduite dans les deux ans. Une première demande, visant à maintenir les pistes marquées, a donc été introduite en janvier 2022. Ce scénario semblait convenir à la Ville de Bruxelles, mais moins à urban.brussels, qui a marqué son opposition à la simple pérennisation des pistes marquées.

¹¹⁷⁷ *Een zeer ambitieus scenario zou een rotonde in Nederlandse stijl zijn. Dat vereist echter veel ruimte en die kan enkel worden vrijgemaakt door ondergrondse infrastructuur, zoals de toegangen tot de metro, te verplaatsen. Dat is niet realistisch op korte termijn.*

Daarom is voor een overgangsscenario gekozen, met de invoering van een paar fysieke elementen. Voor de automobilisten verandert er niets. De inrichting blijft dezelfde, met gemarkeerde rijstroken. De budgettaire impact zal vrij beperkt zijn: de werken kunnen gefinancierd worden via het budget van Brussel Mobiliteit voor microprojecten.

Het gewijzigde dossier werd op uitdrukkelijk verzoek van urban.brussels om louter administratieve redenen ingediend als een nieuw dossier, maar het gaat nog steeds om dezelfde bestendigingsprocedure, die perfect binnen de lopende zaken valt. Een eventuele herinrichting van gevel tot gevel is daarentegen een project dat door een regering met volle bevoegdheden moet worden gedragen.

Uiteraard zullen alle betrokken instanties hun officieel advies uitbrengen over de vergunningsaanvraag. Door een aantal administratieve fouten met betrekking tot de openbaarmaking moest een nieuw openbaar onderzoek worden georganiseerd. Dat is gestart op 29 januari en loopt nog tot 27 februari. De overlegcommissie zal op 11 maart bijeenkomen.

¹¹⁷⁹ **Mevrouw Clémentine Barzin (MR)** (in het Frans).- *U hebt het overleg met de administraties vermeld, maar ik heb niets gehoord over het overleg met de handelaars. Er is blijkbaar ook geen kmo-toets uitgevoerd, hoewel we weten dat het project economische gevolgen zal hebben.*

U probeert ons gerust te stellen over de verkeersdoorstroming, maar we zien nog elke dag files. Het probleem is dus nog lang niet opgelost.

U bevestigt dat alleen een regering met volle bevoegdheden kan beslissen over grote veranderingen aan de openbare

Après de multiples échanges avec la Ville de Bruxelles et urban.brussels sur le projet, il a dès lors été décidé que la demande devait être modifiée en que l'intégration d'éléments « en dur » était nécessaire.

Un scénario très ambitieux serait celui d'un rond-point « à la hollandaise ». Or, ce type d'aménagement nécessite beaucoup d'espace, et libérer cet espace ne serait possible qu'en déplaçant des infrastructures souterraines, comme les accès au métro. Ceci n'est pas réaliste à court terme, vu la lourdeur des travaux nécessaires.

Finalement, un scénario transitoire a été adopté pour le court terme, à savoir un aménagement avec quelques éléments en dur, relativement léger à mettre en place. Le plan a été discuté en détail avec les services de la Ville de Bruxelles et urban.brussels lors de plusieurs réunions. En matière de capacité automobile, l'aménagement proposé est équivalent à celui actuellement en place, avec les pistes marquées. Il n'y a donc pas de nouveau changement pour les automobilistes.

L'aménagement améliorera surtout la sécurité des modes actifs et contribuera à l'embellissement de la place, tout en laissant la porte ouverte à un aménagement plus ambitieux, de façade à façade, à plus long terme. L'impact budgétaire sera plutôt limité : les travaux peuvent être financés via les marchés stocks de Bruxelles Mobilité dédiés aux microprojets.

Le dossier modifié a ensuite été réintroduit comme nouveau dossier à la demande explicite d'urban.brussels, pour des raisons purement administratives. Il s'agit donc toujours de la même procédure de pérennisation et nous nous inscrivons clairement dans le cadre des affaires courantes. En revanche, la décision d'un grand réaménagement de façade à façade devra relever d'un gouvernement de plein exercice.

Toutes les instances concernées émettront évidemment leur avis officiel dans le cadre de la demande de permis. Ce sont urban.brussels et les communes concernées qui organisent l'enquête publique. En raison de quelques erreurs administratives liées à l'affichage et à la disponibilité de certains documents en néerlandais, elle a dû être recommencée, lors d'une période allant du 29 janvier au 27 février. Urban.brussels analysera les différents avis et réactions reçus et la commission de concertation est prévue le 11 mars.

Mme Clémentine Barzin (MR).- J'entends que l'enquête publique a dû être reportée en raison de problèmes administratifs. J'en conclus que le projet n'a pas véritablement démarré.

Vous avez évoqué les concertations entre administrations, mais vous n'avez malheureusement pas répondu à ma question concernant d'autres concertations, notamment avec les commerçants ou leurs représentants au sein des fédérations.

J'ai également insisté sur l'intérêt d'un test PME, à savoir une étude d'incidences de toute politique régionale sur l'activité économique à Bruxelles. Dans le cas présent, ce test n'a pas

ruimte. Dat is een goede zaak, want dergelijke veranderingen kunnen verstrekkende gevolgen hebben voor de bevolking en de handelszaken. Wij zullen erop toezien dat dergelijke beslissingen niet buiten het kader van een volwaardige regering worden genomen.

- Het incident is gesloten.

été mené, alors que nous savons bien que ce projet aura des répercussions économiques.

Vous vous montrez rassurante au sujet de la fluidité du trafic. Mais nous observons tous, tous les jours, des embouteillages. Le problème est donc loin d'être résolu. Nous sommes aussi partisans d'une amélioration de la sécurité routière, c'est pourquoi nous aimerions disposer de chiffres de comparaison par rapport aux aménagements provisoires.

Outre le fait que le projet n'a pas encore réellement commencé, je retiens aussi que toute mise en place devrait être gérée par un gouvernement de plein exercice. Cette affirmation est importante, car de telles modifications de l'espace public, avec autant de conséquences pour la population et pour les commerces, ne peuvent en effet être réalisées par un gouvernement en affaires courantes. Nous serons dès lors extrêmement attentifs à ce que ces décisions ne puissent pas être prises en dehors du cadre stable d'un gouvernement de plein exercice.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER OLIVER RITTWEGER DE MOOR

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

betreffende het ongeval tussen een bus en een tram in de Koningsstraat.

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).- Het ongeval op zondag 5 januari 2025 tussen een accordeonbus en een tram op het kruispunt van de Koningsstraat en de Leuvenseweg wijst op duidelijke tekortkomingen in het beheer van dat kruispunt.

Het is onbegrijpelijk dat de verkeerslichten werden weggehaald van dit drukke kruispunt, ten koste van de veiligheid van weggebruikers, passagiers van het openbaar vervoer en buurtbewoners.

Het gewest moet in overleg met de gemeenten het nodige doen om de veiligheid te herzien van alle kruispunten waar meerdere vervoersmodi samenkomen, zodat ze geen ongevalgevoelige zones worden.

Hebt u al met de betrokken gemeente gesproken over dit ongeval?

Hoe verklaart de gemeente dat de verkeerslichten zijn weggehaald? Zal ze de lichten terugplaatsen en zo ja, wanneer?

QUESTION ORALE DE M. OLIVER RITTWEGER DE MOOR

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'accident entre un bus et un tram sur la rue Royale.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- L'accident survenu le dimanche 5 janvier entre un bus articulé et un tram au carrefour des rues Royale et de Louvain est préoccupant à plusieurs égards. Ce grave accident, qui a provoqué le déraillement du tram, blessé plusieurs personnes et causé des dégâts importants, met en lumière des failles manifestes dans la gestion de ce carrefour.

Il semble que la suppression des feux de signalisation à cet endroit ait contribué à cet accident. Il est incompréhensible que ces feux aient été retirés dans un carrefour aussi fréquenté, où convergent plusieurs lignes de transport en commun. La sécurité des usagers de la route, des passagers des transports publics et des riverains ne peut jamais être compromise.

Enfin, cet incident notable démontre l'urgence de revoir les dispositifs de sécurité dans tous les carrefours où convergent plusieurs modes de transport en commun. La Région doit faire le nécessaire en concertation avec les communes concernées pour garantir que ces intersections ne deviennent pas des zones accidentogènes.

Avez-vous eu des échanges avec la commune concernée au sujet de cet accident ?

Komt er in afwachting daarvan een snelheidsbeperking voor de trams, die momenteel tot 40 km/u kunnen rijden op dit punt? Zo niet, zal de gemeente een tijdelijk stopbord plaatsen?

Comment la commune justifie-t-elle le retrait des feux de signalisation à ce carrefour ? Avez-vous déjà discuté avec elle pour qu'elle prenne des mesures immédiates pour les réinstaller à cet endroit afin d'éviter que de tels accidents se reproduisent ? Si oui, quel est le calendrier prévu ?

Actuellement, les trams circulent à une vitesse pouvant atteindre 40 km/h à cet endroit. En attendant la réinstallation des feux, une réduction de la vitesse a-t-elle été décidée dans ce carrefour à haut risque ? Si non, l'installation d'un panneau stop temporaire est-elle prévue par la commune ?

1187 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik zal niet in de plaats van de stad Brussel spreken over dit kruispunt op een gemeentelijke weg, maar ik kan u wel antwoord geven wat Brussel Mobiliteit en de MIVB betreft. Zij komen geregeld samen in een werkgroep rond verkeersveiligheid om de omstandigheden en oorzaken van ongevallen te analyseren en aan de hand van die analyses aanpassingen of voorstellen te doen.*

De verkeerslichten op dit kruispunt dienden oorspronkelijk om het verkeer te doseren. Het gemotoriseerde verkeer is echter sterk afgenomen sinds de invoering van een knip in 2022, waardoor de reistijden van het openbaar vervoer overigens spectaculair zijn gedaald.

Minder verkeer kan een logisch argument zijn om het beheer van een kruispunt opnieuw te bekijken. Brussel Mobiliteit verwijdert enkel verkeerslichten van gewestelijke kruispunten na een grondige verkeerveiligheidsanalyse.

Begin januari heeft de stad Brussel kennelijk beslist om de verkeerslichten op het kruispunt van de Koningsstraat met de Treurenberg opnieuw in werking te stellen na de botsing waarover u het hebt. Momenteel denkt de MIVB samen met de stad Brussel na hoe ze de veiligheid op het kruispunt kan verbeteren, bijvoorbeeld met afstandsbediening voor haar voertuigen, en tegelijkertijd de reistijd kan optimaliseren.

Voor de rest van uw vragen moet ik u jammer genoeg doorverwijzen naar de stad Brussel.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le carrefour qui nous occupe ici se situe en voirie communale. Je ne parlerai pas à la place de la Ville de Bruxelles. C'est elle qu'il faut interroger sur le placement éventuel d'un panneau stop. En revanche, je peux vous fournir des éléments de réponse pour Bruxelles Mobilité et la STIB, qui se rencontrent très régulièrement au sein d'un groupe de travail de sécurité routière pour étudier les lieux où des accidents sont enregistrés, que ce soit avec ou sans blessé, sur une voirie régionale ou communale. Les circonstances et les causes d'une collision sont analysées à chaque fois, puis des ajustements sont apportés si nécessaire et des propositions sont toujours faites.

Les feux du carrefour en question avaient pour but initial de doser le trafic. Après l'installation d'un verrou entre Treurenberg et la rue Royale en 2022, le trafic motorisé a considérablement diminué. Cela a notamment mené à une amélioration spectaculaire des temps de parcours des transports publics. La STIB m'informe que 1.000 véhicules, tram et bus, traversent ce carrefour chaque jour.

Une diminution du trafic peut être un argument logique pour remettre en question la gestion d'un carrefour. Cette réflexion doit évidemment toujours accorder la priorité aux considérations de sécurité routière. Pour les carrefours régionaux gérés par Bruxelles Mobilité, les éventuelles et rares réflexions de suppression d'un feu sont toujours soumises à une analyse approfondie de sécurité routière.

Début janvier, la Ville de Bruxelles a visiblement décidé de réactiver les feux au carrefour Royale-Treurenberg à la suite de la collision que vous mentionnez. La STIB m'informe qu'elle mène actuellement une réflexion avec la Ville visant à améliorer la gestion du carrefour, par exemple en plaçant un dispositif de télécommande pour ses véhicules, comme cela existe à d'autres carrefours. Selon les analyses de la STIB, cela permettrait d'assurer une sécurité optimale pour tous les modes, tout en optimisant le temps de parcours des 1.000 véhicules quotidiens qui passent par ce carrefour.

Pour le reste des éléments, je dois malheureusement vous demander de vous adresser à la Ville de Bruxelles.

1189 **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** (in het Frans).- *Het verheugt me dat de verkeerslichten opnieuw werken. Afstandsbediening lijkt me een goede oplossing.*

Bij zo'n ernstig ongeval kunt u de schuld niet zomaar afschuiven op de gemeente. U bent verantwoordelijk voor het openbaar vervoer en moet een gemeente waarschuwen wanneer die een onverstandige beslissing neemt.

- Het incident is gesloten.

1193 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER OLIVER RITTWEGER DE MOOR**

1193 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1193 **betreffende het niet innen van parkeerboetes voor buitenlandse bestuurders.**

1195 **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** (in het Frans).- *Het inningspercentage van boetes voor voertuigen met een buitenlandse nummerplaat bedraagt slechts 8,23%, voornamelijk dankzij bilaterale akkoorden met Frankrijk en Nederland. Dat is onrechtvaardig voor de Belgische automobilisten, die voortdurend worden lastiggevalen door parking.brussels, soms zelfs met wanpraktijken, en die al veel belastingen betalen.*

Tegelijkertijd kunnen sommige buitenlandse automobilisten, onder wie veel eurocraten, gratis blijven parkeren zonder boetes. Op die manier loopt het gewest ook inkomsten mis voor de financiering van het mobiliteitsbeleid.

Tijdens de hoorzittingen in deze commissie kwamen al oplossingen naar voren, zoals het plaatsen van wielklemmen, maar er lijkt nog steeds geen regelgevend kader te zijn om die maatregel uit te voeren.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Je me réjouis que les feux soient remis en service, conformément à la décision de la commune. De même, l'utilisation de télécommandes de feux me semble être une bonne solution.

Madame la Ministre, lorsqu'un accident aussi grave se produit, vous ne pouvez pas vous contenter de rejeter la faute sur la commune, vous devez plutôt vous concerter avec les autres niveaux de pouvoir. Les transports publics relèvent de votre responsabilité. Si une commune prend une décision insensée, il vous revient de l'alerter sur les dangers et de lui demander de faire marche arrière.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. OLIVER RITTWEGER DE MOOR

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

concernant le non-recouvrement des amendes de stationnement infligées aux conducteurs étrangers.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Le non-recouvrement des amendes infligées aux véhicules immatriculés à l'étranger reste une véritable injustice dans la gestion du stationnement par les autorités bruxelloises.

Le taux de recouvrement des amendes pour ces plaques étrangères atteint à peine 8,23 %, majoritairement grâce à des accords bilatéraux avec la France et les Pays-Bas. Pour les autres pays, ce taux chute en dessous de 0,01 %, laissant l'écrasante majorité des infractions impunies.

Alors que parking.brussels poursuit le harcèlement des conducteurs belges et que les plaintes ne cessent d'affluer pour des pratiques abusives - frais de rappel illégaux, absence de réponses aux questions et aux demandes de preuves, poursuite de la procédure de recouvrement malgré des contestations, recours aux huissiers, etc. -, certains conducteurs étrangers, dont de nombreux eurocrates, continuent de stationner gratuitement et en toute impunité.

Cette situation est inacceptable. Elle prive la Région de revenus essentiels pour financer des politiques publiques, notamment en matière de mobilité, et est profondément discriminatoire et injuste pour les automobilistes belges, qui paient déjà beaucoup de taxes.

Des pistes de solutions ont été évoquées lors des auditions organisées dans le cadre de cette commission, comme la pose de sabots pour les véhicules immatriculés à l'étranger en infraction. Il semble qu'il manque encore un cadre réglementaire pour permettre la mise en œuvre de cette mesure.

1197 *Wat heeft het gewest ondernomen om de bilaterale akkoorden uit te breiden tot andere landen? Wanneer kunnen we resultaten verwachten?*

Wanneer bent u van plan een regelgevend kader in te voeren voor de plaatsing van wielklemmen op in het buitenland geregistreerde voertuigen die een overtreding begaan?

Welke andere maatregelen overweegt u op korte termijn om deze straffeloosheid, die de geloofwaardigheid van ons parkeer- en mobiliteitsbeleid ondermijnt, aan banden te leggen?

1199 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het gewest zoekt naar manieren om de betaling van boetes ook te kunnen afdwingen voor buitenlandse nummerplaten.*

Het Brussels Gewest is niet bevoegd om te onderhandelen over bilaterale akkoorden met andere landen en blijft aandringen bij de federale overheid om dat te doen. Alle steden in België kampen met hetzelfde probleem.

Een andere mogelijkheid is om rechtstreeks toegang te krijgen tot de adressen van personen met een buitenlandse nummerplaat door de grensoverschrijdende richtlijn voor het innen van boetes uit te breiden tot civiele vorderingen. Het is echter aan de Europese Unie om dat te beslissen.

Parking.brussels onderzoekt momenteel een project om wielklemmen te plaatsen en een register van recidivisten te delen tussen de gemeenten. Volgens een studie van het agentschap zijn dat twee veelbelovende oplossingen om deze straffeloosheid aan te pakken.

Alvorens een regelgevend kader op te stellen, moeten we echter de omstandigheden onderzoeken. Sommige van de gemeenten die zich reeds waagden aan het plaatsen van wielklemmen, hebben dat al opgegeven vanwege de hoge kosten door kapotte wielklemmen. Het gewest moet deze dienst zonder uitzondering aan alle gemeenten kunnen aanbieden.

Ten slotte stelt een werkgroep een gemeenschappelijke databank op voor alle instellingen die te maken krijgen met dit misbruik, waaronder de gemeenten, parking.brussels, Brussel Fiscaliteit en Leefmilieu Brussel.

Par ailleurs, l'instruction donnée aux stewards de parking.brussels de ne plus verbaliser les plaques étrangères, sauf françaises et néerlandaises, reflète une forme d'abandon temporaire face à ce problème structurel.

Quelles démarches la Région a-t-elle entreprises pour étendre les accords bilatéraux à d'autres pays, et quel est le calendrier pour aboutir à des résultats concrets ?

Quand prévoyez-vous de mettre en place un cadre réglementaire permettant d'appliquer la pose de sabots aux véhicules en infraction immatriculés à l'étranger ? Il est insupportable que des véhicules soient stationnés pendant des semaines, voire des mois, en toute impunité alors que nous manquons de places de parking.

Quelles autres mesures envisagez-vous à court terme pour limiter cette impunité qui nuit à la crédibilité de nos politiques de stationnement et de mobilité ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il va de soi que la Région souhaite imposer le paiement d'amendes même pour les plaques d'immatriculation étrangères. Nous cherchons donc des moyens d'y parvenir.

D'un côté, la Région de Bruxelles-Capitale n'est pas compétente pour négocier des accords bilatéraux avec d'autres pays. L'attention des autorités fédérales a néanmoins été sollicitée par parking.brussels sur ce sujet. Nous allons continuer à insister pour faire en sorte que cela soit fait, car nous ne sommes pas la seule ville concernée ; toutes les villes de Belgique rencontrent les mêmes enjeux.

Une autre piste qui permettrait d'accéder directement aux adresses des domiciles des personnes dont les véhicules sont immatriculés à l'étranger (en tout cas au sein de l'Union européenne) consisterait à étendre la directive transfrontalière (cross border) - relative au recouvrement des amendes - aux créances civiles, comme les amendes de stationnement. Cependant, cela doit se décider, comme vous vous en doutez, au niveau européen.

L'agence de stationnement a mené une étude comparative sur les manières les plus efficaces de recouvrer les montants impayés relatifs aux véhicules immatriculés à l'étranger. Il en ressort que la piste de la pose de sabots et le partage d'un registre des multirécidivistes entre les communes font partie des pistes les plus prometteuses pour lutter contre ce type d'impunité. C'est la raison pour laquelle un projet spécifique relatif à ce dispositif est actuellement à l'étude au sein de l'agence, bien évidemment sans discrimination au regard du pays dans lequel le véhicule est immatriculé. Tant les véhicules immatriculés en Belgique qu'à l'étranger sont donc concernés.

En outre, en amont de la question de la rédaction, et surtout de la mise en œuvre, d'un arrêté relatif à la pose de sabots et à l'enlèvement de véhicules, il est indispensable de déterminer les circonstances et les modalités de cette compétence. En effet, certaines communes se sont déjà essayées à la pose de sabots

1201 **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** *(in het Frans).*- Enkele maanden geleden hebben we in deze commissie al een aantal oplossingen gehoord van parking.brussels. Nu is het tijd voor actie, want de situatie is onhoudbaar geworden.

Bovendien is het onbegrijpelijk dat buitenlandse bestuurders gratis kunnen parkeren, terwijl Brusselaars en Belgen worden overstelpd met illegale aanmaningskosten. Die wanpraktijken moeten onmiddellijk stoppen.

- Het incident is gesloten.

1205 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER OLIVER RITTWEGER DE MOOR**

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

1205 **betreffende de evolutie van de plannen voor metrolijn 3.**

1207 **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** *(in het Frans).*- De vertragingen en budgetoverschrijdingen blijven zich opstapelen in metroproject 3. Zo is er aan het Noordstation een waterlaag ontdekt, waardoor hoger moet worden gegraven en twee spoorlijnen tijdens het weekend moeten worden gesloten.

De opeenvolgende problemen doen vragen rijzen over de algemene levensvatbaarheid van het metroproject. Veel partijen, waaronder het collectief Save Tram 55, blijven pleiten voor meer pragmatische oplossingen, zoals een tweede tramlijn.

De firma Denys had een goedkopere oplossing voor de problemen in het zuidelijke gedeelte voorgesteld, waarbij het Zuidpaleis niet ontmanteld hoeft te worden. Hoever staat de haalbaarheidsstudie over die oplossing? Zijn er contacten met Denys geweest over het noordelijke traject van de metrolijn?

avec plus ou moins de succès. Certaines d'entre elles se sont détournées de ce procédé au regard des coûts engendrés par les trop nombreux bris de sabots. Si la Région se lançait dans cette opération, elle devrait immanquablement être en mesure de proposer ce service à l'ensemble des communes.

Un groupe de travail visant à lutter contre ces abus a également été constitué afin d'établir une base de données partagée entre les différentes institutions, dont les communes, parking.brussels, Bruxelles Fiscalité ou Bruxelles Environnement, qui en sont victimes.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Les responsables de parking.brussels avaient déjà évoqué certaines solutions lors d'une audition dans cette commission il y a quelques mois. Il faudrait à présent envisager d'agir concrètement, car la situation est devenue insupportable.

Par ailleurs, je ne comprends pas que les conducteurs de véhicules immatriculés à l'étranger puissent stationner gratuitement en toute impunité, alors que les Bruxellois et les Belges sont accablés de frais de rappel illégaux. Tous les procédés dénoncés dans cette commission il y a quelques mois ont toujours cours, de sorte qu'il est impératif de rappeler parking.brussels à l'ordre. Les pratiques abusives doivent cesser immédiatement.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. OLIVER RITTWEGER DE MOOR

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 du projet de métro 3.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Le chantier du métro 3 à la gare du Nord, déjà marqué par des retards importants et des dépassements budgétaires colossaux, continue de susciter de nombreuses interrogations, tant sur le plan technique que concernant ses impacts pour les habitants, les usagers et les travailleurs concernés.

La découverte d'une nappe phréatique à la gare du Nord et la décision de creuser plus haut entraînent désormais la fermeture de deux voies ferroviaires pendant les week-ends, avec des répercussions sur le trafic et les usagers.

Cet épisode rappelle les doutes sur la viabilité globale de ce projet, notamment à l'égard des coûts et des délais. De nombreuses voix, dont le collectif « Save Tram 55 », continuent de plaider pour des solutions plus pragmatiques, comme une deuxième ligne de tram parallèle à celle du tram 55.

1209 *De wijziging van de bouwvergunning is in openbaar onderzoek gebracht. In welk stadium bevindt de procedure zich? Wanneer wordt de gewijzigde vergunning verwacht?*

Door al die vertragingen in het metroproject moeten we dringend andere oplossingen zoeken, vooral voor de inwoners van Evere en Schaarbeek. Welke verbeteringen van het openbaarvervoersnet zijn er gepland? Worden sommige voorstellen van het project 'Premetro+' in overweging genomen?

Brengt de beslissing om boven de grondwaterspiegel te graven aanzienlijke extra kosten met zich mee? Wie zal die betalen?

Zijn er al gesprekken geweest met de NMBS over de gevolgen van de sluiting van twee spoorlijnen tijdens het weekend gedurende drie jaar?

Après les énormes problèmes rencontrés dans la partie sud du chantier, notamment au palais du Midi, il est difficile d'être confiant dans les solutions proposées pour la gare du Nord et de croire qu'elles seront efficaces et ne donneront pas lieu à d'autres retards ou complications. Rappelez-vous, des solutions moins coûteuses avaient été proposées. La firme Denys, notamment, proposait une alternative permettant de ne pas démonter le palais du Midi.

Où en sont les études de faisabilité de la solution proposée par la firme Denys pour le palais du Midi ? Des contacts avec l'entreprise Denys concernant le tronçon de la gare du Nord ont-ils déjà eu lieu ? Si oui, quel a été le contenu de ces échanges ?

La modification du permis d'urbanisme est actuellement soumise à enquête publique. Pouvez-vous préciser à quel stade se trouve cette procédure ? Quel est le calendrier prévu pour obtenir un permis modifié ?

À la suite de tous ces retards dans le projet de ligne de métro 3, nous ne pouvons rester les bras croisés. Les Bruxellois, notamment à Evere et à Schaarbeek, ont besoin d'un renforcement urgent des transports en commun. Quels sont les renforcements du réseau envisagés ? Certaines propositions du projet de prémétro+ ont-elles déjà été sérieusement considérées?

La décision de creuser au-dessus de la nappe phréatique et d'élever le niveau du dépôt sous la gare implique-t-elle des coûts supplémentaires significatifs ? Si oui, pouvez-vous les détailler et indiquer comment ils seront couverts ? Qui les prendra en charge ?

La fermeture de deux voies ferroviaires pendant trois ans, même uniquement les week-ends, risque d'entraîner des retards et des perturbations importantes pour les usagers de la SNCB, en particulier les navetteurs. Des discussions ont-elles déjà eu lieu avec la SNCB pour en évaluer toutes les conséquences ?

1211 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *In een onafhankelijke effectenstudie zijn naast de gevolgen van de afbraak van de binnenkant van het Zuidpaleis ook de alternatieven geanalyseerd. Die studie zal binnenkort worden gepubliceerd tijdens het openbaar onderzoek over de wijzigingsvergunning voor de bouw van de tunnel onder het Zuidpaleis.*

Het studiebureau heeft onderzocht of de door Denys voorgestelde dreamcuttertechniek kan worden gebruikt aan het Noordstation, maar volgens Beliris en de MIVB lost die alternatieve techniek het probleem met de grondwaterlaag niet op. Het gebruik van de dreamcutter zou bovendien zwaardere gevolgen hebben voor de exploitatie van het spoor en duurder zijn dan de conventionele bouwtechniek voor diepwanden. Tot slot biedt de dreamcutter geen oplossing voor de constructie van het tunneldak.

In april 2024 werd een wijzigingsvergunning ingediend voor het Noordstation. Om aan de voorwaarden te voldoen, werden de

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Concernant le palais du Midi, une étude d'incidences, pilotée de manière indépendante par le chargé d'études et suivie par le comité d'accompagnement, a analysé les conséquences de la destruction de l'intérieur du bâtiment ainsi que les autres solutions possibles. Elle sera prochainement publiée comme prévu lors de la procédure d'enquête publique relative à la demande de permis modificatif pour la construction du tunnel sous le palais du Midi.

S'agissant du tronçon au niveau de la Gare du Nord, la technique du « dreamcutter » proposée par la société Denys a été étudiée par le bureau d'études. Selon Beliris et la STIB, cette solution alternative ne résout pas le problème de la nappe perchée et n'apporte donc pas de plus-value au projet.

Le dispositif du « dreamcutter » permet de réaliser des parois moulées à partir d'un volume exigu au-dessus de la nappe perchée. Le recours à cette technique aurait des conséquences plus lourdes pour la SNCB et Infrabel en matière d'exploitation des voies et serait également plus coûteux qu'une réalisation

plannen nog licht gewijzigd. De nieuwe gewijzigde aanvraag is begin januari 2025 volledig verklaard en er is een nieuw advies aan de betrokken instanties gevraagd voordat urban.brussels de aanvraag inhoudelijk behandelt.

¹²¹³ *De beslissing om boven de grondwaterlaag te graven brengt grotere werken, een langere uitvoeringstermijn en bijgevolg extra kosten met zich mee.*

De MIVB, Beliris, Infrabel en de NMBS hebben de voorgestelde oplossing en de gevolgen besproken. Ze zullen de details opnemen in een protocolakkoord, dat ze ter goedkeuring aan het gewest zullen voorleggen. Sommige treinsporen van het Noordstation zullen tijdens het weekend tijdelijk buiten dienst worden gesteld. De werken zullen zo goed mogelijk worden gecoördineerd.

¹²¹⁵ **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** (in het Frans).- *Dit project is goed op weg om het fiasco van de eeuw te worden. De werken gaan niet vooruit en de consortiums blijven gespaard van enige aansprakelijkheid of boetes.*

De dotaties van Beliris zijn in gevaar. Om het metroproject te financieren, zijn sommigen voorstander van publiek-private partnerschappen, terwijl anderen voor een kilometerheffing pleiten. Volgens de PTB-fractie is een publieke bouwmaatschappij de beste oplossing om de kosten in de hand houden. De methode van de RATP in Parijs kan daarbij als voorbeeld dienen.

Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over de maatregelen voor de Brusselaars die rekenden op de metro. We kunnen niet wachten tot 2040 om het openbaar vervoer in die gemeenten en wijken te verbeteren.

- Het incident is gesloten.

classique de parois moulées. Enfin, la technique du « dreamcutter » ne règle pas le problème principal du chantier, qui est celui de la réalisation de la toiture du tunnel.

Par ailleurs, la STIB m'informe qu'une demande de permis modificatif est en cours pour la Gare du Nord depuis avril 2024. Le dossier a été déclaré complet et les demandes d'avis ont été envoyées aux instances concernées. Afin de répondre aux conditions, les plans ont été légèrement modifiés en vertu de l'article 177/1 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire et le dossier amendé vient d'être déclaré complet en ce début janvier 2025. Une nouvelle demande d'avis relative aux plans amendés est donc en cours auprès des instances concernées, avant qu'urban.brussels ne se penche sur le fond de la demande de permis.

La décision de creuser au-dessus de la nappe phréatique et d'élever le niveau du dépôt sous la gare implique la création d'un ouvrage plus grand, un délai d'exécution plus long et, partant, des coûts supplémentaires.

La solution proposée et les incidences du chantier ont fait l'objet de discussions entre la STIB, Beliris, Infrabel et la SNCB. Les modalités seront ensuite formalisées dans un protocole d'accord qui sera également soumis à l'approbation de la Région. La mise hors service de certaines voies de la gare du Nord pendant le week-end sera ponctuelle. Enfin, le chantier sera autant que possible coordonné avec les mises hors service déjà prévues par Infrabel, afin d'éviter des répercussions pour les usagers du train.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Nous sommes bien partis pour décerner à ce projet le titre de fiasco du siècle ! C'est terrible de voir où nous en sommes aujourd'hui, avec des consortiums qui s'en mettent plein les poches et sont complètement préservés de toute astreinte et responsabilisation.

Les dotations de Beliris sont aujourd'hui menacées. Pour financer ce projet de métro, certains s'expriment ouvertement en faveur de partenariats public-privé, qui sont de véritables gouffres financiers, tandis que d'autres évoquent le retour d'une taxe kilométrique. Le groupe PTB est convaincu qu'il faut s'orienter vers une société publique de construction, comme le fait la Régie autonome des transports parisiens. Cette option permet de maîtriser les coûts et empêche les multinationales d'empocher les contrats, de ne pas respecter les cahiers des charges et de s'en sortir sans la moindre pénalité.

Madame la Ministre, vous n'avez pas répondu à ma question sur les mesures mises en place pour les habitants des quartiers bruxellois qui comptaient sur ce métro pour améliorer la desserte en transports publics entre leur quartier et le centre, et qui voient ce projet s'éterniser.

D'autres solutions que le métro doivent être mises en place d'urgence dans ces communes et ces quartiers, où le réseau est déjà saturé. Nous ne pouvons pas attendre 2038 ou 2040 pour y améliorer les transports en commun.

- *L'incident est clos.*