



**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 11 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 11 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

Vraag om uitleg van mevrouw Gladys Kazadi	7
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de herinrichting van de Keizer Karellaan.	
Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Oliver Rittweger de Moor	7
betreffende het project voor de herinrichting van de Keizer Karellaan.	
Gezamenlijke bespreking – Sprekers:	
Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)	
De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)	
Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)	
Mevrouw Leila Agic (PS)	
De heer Kalvin Soiresse Njall (Ecolo)	
De heer Stijn Bex (Groen)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Vraag om uitleg van mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel	20
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de follow-up van het 29e boek van opmerkingen van het Rekenhof over het beheer van de wegwerkzaamheden.	
Bespreking – Sprekers:	

SOMMAIRE

Demande d'explications de Mme Gladys Kazadi	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 le réaménagement de l'avenue Charles-Quint.	
Demande d'explications jointe de M. Oliver Rittweger de Moor	7
concernant le projet de réaménagement de l'avenue Charles-Quint.	
Discussion conjointe – Sprekers :	
Mme Sofia Bennani (Les Engagés)	
M. Oliver Rittweger de Moor (PTB)	
Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR)	
Mme Leila Agic (PS)	
M. Kalvin Soiresse Njall (Ecolo)	
M. Stijn Bex (Groen)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Demande d'explications de Mme Anne-Charlotte d’Ursel	20
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 suivi du 29e cahier d'observations de la Cour des comptes concernant la gestion des chantiers en voirie.	
Discussion – Sprekers :	

Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)		Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR)	
Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)		Mme Sofia Bennani (Les Engagés)	
De heer Stijn Bex (Groen)		M. Stijn Bex (Groen)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Vraag om uitleg van mevrouw Aurélie Czekalski	27	Demande d'explications de Mme Aurélie Czekalski	27
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende de door Brussel Mobiliteit bestelde studie over de Brusselse tunnels.		concernant l'étude commandée par Bruxelles Mobilité concernant les tunnels bruxellois.	
Bespreking – Sprekers:		Discussion – Sprekers :	
Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)		Mme Aurélie Czekalski (MR)	
Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)		Mme Sofia Bennani (Les Engagés)	
De heer Ibrahim Dönmez (PS)		M. Ibrahim Dönmez (PS)	
Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)		Mme Joëlle Maison (DéFI)	
De heer Stijn Bex (Groen)		M. Stijn Bex (Groen)	
De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)		M. Oliver Rittweger de Moor (PTB)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	36	Question orale de Mme Aurélie Czekalski	36
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende de strijd tegen valse QR-codes op parkeermeters.		concernant la lutte contre les faux codes QR sur les horodateurs.	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel	37	Question orale de Mme Anne-Charlotte d’Ursel	37
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-	

belast met Mobilité, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende het huidige project voor de herinrichting van de Gulden-Vlieslaan.		concernant le projet actuel de réaménagement de l'avenue de la Toison d'Or.	
Vraag om uitleg van de heer Sadik Köksal	39	Demande d'explications de M. Sadik Köksal	39
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobilité, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende de ongevallen veroorzaakt door voertuigen van de MIVB.		concernant les accidents causés par les véhicules de la STIB.	
Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Sevket Temiz	39	Demande d'explications jointe de M. Sevket Temiz	39
betreffende het toenemende aantal ongevallen met bussen van De Lijn en van de MIVB in Brussel.		concernant l'augmentation des accidents impliquant des bus de De Lijn et de la STIB à Bruxelles.	
Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Hennan Oflu	40	Demande d'explications jointe de M. Hennan Oflu	40
betreffende de te hoge snelheid van MIVB-bestuurders en de ongevallen met bussen en trams.		concernant la vitesse excessive de chauffeurs de la STIB et les accidents impliquant des bus et des trams.	
Gezamenlijke bespreking – Sprekers:		Discussion conjointe – Sprekers :	
De heer Sadik Köksal (MR)		M. Sadik Köksal (MR)	
De heer Sevket Temiz (PS)		M. Sevket Temiz (PS)	
De heer Hennan Oflu (MR)		M. Hennan Oflu (MR)	
De heer Stijn Bex (Groen)		M. Stijn Bex (Groen)	
Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)		Mme Sofia Bennani (Les Engagés)	
De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)		M. Oliver Rittweger de Moor (PTB)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Vraag om uitleg van mevrouw Aurélie Czekalski	50	Demande d'explications de Mme Aurélie Czekalski	50
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-	

belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende de studie van Brussel Mobiliteit over verkeersopstoppingen.

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

concernant l'étude de Bruxelles Mobilité concernant la congestion routière.

Discussion– Sprekers :

Mme Aurélie Czekalski (MR)

Mme Sofia Bennani (Les Engagés)

Mme Joëlle Maison (DéFI)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

1103 Voorzitterschap: de heer Ibrahim Dönmez, oudste lid in jaren.

1105 **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW GLADYS KAZADI**

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

1105 **betreffende de herinrichting van de Keizer Karellaan.**

1105 **TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER OLIVER RITTWEGER DE MOOR**

1105 **betreffende het project voor de herinrichting van de Keizer Karellaan.**

1105 **De voorzitter.-** Bij afwezigheid van mevrouw Kazadi wordt de vraag om uitleg door mevrouw Bennani voorgelezen.

1113 **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).-** *De plannen om de Keizer Karellaan om te vormen tot een echte stadsboulevard vertrekken van een goede intentie. Ze veroorzaken echter ernstige bezorgdheid en verzet bij omwonenden, handelaars en weggebruikers in Sint-Agatha-Berchem en Ganshoren, getuige de zestig individuele klachten en elf petitie's. Mensen maken zich voornamelijk zorgen over de effecten op het plaatselijke verkeer, de toegankelijkheid van de handelszaken, de parkeergelegenheid en de veiligheid.*

De fractie van Les Engagés is het ermee eens dat de mobiliteitsinfrastructuur aangepast moet worden om plaats te bieden aan alle weggebruikers. Wij pleiten echter voor een inclusieve aanpak die berust op actief overleg met burgers en economische spelers. Op dat vlak is er blijkbaar een en ander misgegaan.

Présidence : M. Ibrahim Dönmez, doyen d'âge.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME GLADYS KAZADI

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

concernant le réaménagement de l'avenue Charles-Quint.

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. OLIVER RITTWEGER DE MOOR

concernant le projet de réaménagement de l'avenue Charles-Quint.

M. le président.- En l'absence de Mme Kazadi, sa demande d'explications est lue par Mme Bennani.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- Le réaménagement de l'avenue Charles-Quint est un projet de grande envergure, qui s'inscrit dans la perspective de rendre nos espaces urbains plus agréables, plus sûrs et plus durables.

Transformer cet axe en un véritable boulevard urbain est une intention louable, qui peut contribuer à améliorer la qualité de vie des riverains, encourager des mobilités plus respectueuses de l'environnement et renforcer la convivialité de l'espace public.

Cependant, ce projet suscite de vives préoccupations et même une opposition importante parmi les habitants, commerçants et usagers des communes directement concernées, à savoir Berchem-Sainte-Agathe et Ganshoren.

Pour vous citer quelques chiffres éloquentes : près de 200 personnes se sont rendues à la réunion d'information sur le projet régional de réaménagement de l'avenue Charles-Quint, organisée le 28 novembre par M. Christian Lamouline, bourgmestre de Berchem-Sainte-Agathe, pour dénoncer le projet. Au total, la mobilisation citoyenne contre ce projet de réaménagement compte 60 plaintes individuelles, 11 pétitions et 928 signataires. Les inquiétudes portent notamment sur l'impact des modifications prévues sur la circulation locale, l'accessibilité aux commerces, le stationnement et la sécurité des quartiers résidentiels.

Les Engagés sont profondément attachés à une vision progressiste de la mobilité. Nous croyons en la nécessité de repenser nos infrastructures pour offrir de la place à tous les usagers : piétons, cyclistes, automobilistes, transports en commun et modes de transport doux.

Néanmoins, nous insistons sur l'importance d'une approche inclusive, qui tient compte des réalités locales et s'appuie sur une concertation active avec les citoyens et les acteurs économiques. Force est de constater que les réaménagements qui ne sont pas

¹¹¹⁵ Volgens de betrokken burgers en handelaars vond er geen volwaardig overleg plaats en werden er technische keuzes gemaakt die de problemen die ze zouden moeten oplossen, erger dreigen te maken.

De onderdelen die het meeste kritiek oogsten, zijn de plannen om eenrichtingsverkeer in te stellen in de Gentsesteenweg tussen de Zelliksesteenweg en de Keizer Karellaan, het geplande verbod om links af te slaan ter hoogte van de Gentsesteenweg, het schrappen van de wegverbinding tussen de François Beeckmansstraat en de Ganshorenstraat en de significante vermindering van het aantal parkeerplekken.

Zulke projecten van stedelijke transformatie kunnen alleen maar slagen met de steun van de omwonenden en betrokken gemeenten.

Op welke manier houdt de regering rekening met de ongunstige reacties die naar voren kwamen bij het openbaar onderzoek?

Werden de gemeenten Sint-Agatha-Berchem en Ganshoren volledig betrokken bij het ontwerp en de opvolging van dat project? Welke maatregelen worden er genomen om een optimale samenwerking met de gemeenten te garanderen, in het bijzonder inzake verkeersinrichting en parkeermogelijkheden?

Hoe worden de ongunstige effecten van ingrepen in de verkeersinrichting ingeschat en beperkt?

Werd er specifiek contact gelegd met de plaatselijke economische actoren om zich ervan te vergewissen dat er rekening wordt gehouden met hun behoeften?

Werden de sociaal-economische effecten onderzocht van de wijzigingen op het vlak van verkeersinrichting en parkeergelegenheid?

Hoe garandeert u dat de schrapping van de bovengenoemde wegverbinding het verkeer niet verplaatst naar de omliggende woonwijken?

Is de regering van plan een aantal punten van het project te herzien?

réalisés en concertation avec les habitants sont très mal perçus par ceux-ci.

Or, dans le cas présent, il semble que ces principes aient été partiellement négligés. Les habitants et commerçants dénoncent un manque de consultation réelle, ainsi que des choix techniques qui pourraient aggraver les problèmes qu'ils sont censés résoudre. Parmi les points les plus controversés figurent :

- la mise à sens unique de la chaussée de Gand entre la chaussée de Zellik et l'avenue Charles-Quint, une mesure déjà testée par le passé avec des résultats peu convaincants ;

- l'interdiction de tourner à gauche depuis l'avenue Charles-Quint (en venant de la basilique) vers la chaussée de Gand, compliquant les déplacements locaux et l'accès aux commerces et équipements publics ;

- la suppression du lien routier entre la rue François Beeckmans et la rue de Ganshoren, au risque d'accroître le trafic dans des quartiers résidentiels jusque-là paisibles, comme la Cité Moderne ;

- la diminution significative du nombre de places de stationnement (de 387 à 222 places, soit une diminution de 43 %), perçue comme un frein à l'attractivité commerciale et une contrainte pour les résidents.

Dans un contexte où les projets de mobilité rencontrent souvent des résistances, il est essentiel que les autorités veillent à dialoguer avec les citoyens pour expliquer leurs choix, mais aussi pour écouter et intégrer leurs préoccupations légitimes. Le soutien des habitants et des communes concernées est indispensable à la réussite de ce type de transformation urbaine.

Comment le gouvernement tient-il compte des retours négatifs exprimés lors de l'enquête publique, en particulier les préoccupations des habitants et commerçants locaux ?

Les communes de Berchem-Sainte-Agathe et Ganshoren ont-elles été pleinement associées à la conception et au suivi du projet ? Quelles mesures concrètes sont-elles prises pour assurer une collaboration efficace avec les autorités communales, notamment sur des points sensibles comme la circulation et le stationnement ?

Quels mécanismes sont-ils déjà prévus pour évaluer et minimiser les impacts des changements de sens de circulation, comme celui de la chaussée de Gand, et des interdictions de tourner ?

Des contacts particuliers ont-ils été établis avec les commerçants et acteurs économiques locaux pour garantir la prise en compte de leurs besoins dans le projet ?

Une étude d'impact socioéconomique a-t-elle été réalisée pour évaluer les conséquences de la diminution du nombre de places de stationnement et des modifications de la voirie ?

¹¹¹⁷ **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** (in het Frans).- *Het project voor de herinrichting van de Keizer Karellaan zorgt voor heel wat bezorgdheid bij de buurtbewoners en de betrokken gemeenten, met name wat het schrappen van 165 parkeerplaatsen betreft.*

Daardoor dreigt er grote druk te komen op de aangrenzende wijken, waar buurtbewoners en werknemers die plaatsen nodig hebben voor hun dagelijkse verplaatsingen. Zonder aangepaste oplossing zal dit project de spanningen verergeren in plaats van de mobiliteit te verbeteren. Kleine handelaars en zelfstandigen vrezen bovendien klanten te verliezen.

Hoe garandeert u dat de overlegcommissie in Ganshoren niet slechts een formaliteit zal zijn, maar een echte gelegenheid om tegemoet te komen aan de bezorgdheden van de buurtbewoners?

Waarom omvat het project geen alternatieven buiten de openbare weg, zoals ondergrondse parkings of park-and-rides?

Sommige geplande herinrichtingen werden al getest, zonder succes. Waarom worden ze toch voortgezet?

Hoe houdt het gewest rekening met de klachten en petitie van de buurtbewoners om een evenwicht te waarborgen tussen de doelstellingen voor duurzame mobiliteit en de situatie ter plaatse?

¹¹¹⁹ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *De MR-fractie is blij dat het gewest wil investeren in het westen van*

Comment le projet garantit-il que la suppression du lien routier entre la rue François Beeckmans et la rue de Ganshoren n'entraînera pas une augmentation du trafic dans les quartiers résidentiels comme la Cité Moderne ?

Le gouvernement a-t-il déjà prévu de revoir certains aspects du projet, notamment en ce qui concerne le maintien de la circulation dans les deux sens sur la chaussée de Gand et la possibilité de tourner à gauche depuis l'avenue Charles-Quint vers cette chaussée, lorsque l'on vient de la basilique ?

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Le projet de réaménagement de l'avenue Charles-Quint, axe stratégique et principal point d'entrée dans la capitale, suscite une vive inquiétude parmi les habitants et les communes concernées, notamment Berchem-Sainte-Agathe et Ganshoren. La rénovation de cet axe est attendue depuis des décennies, mais plusieurs aspects du projet actuel, notamment la suppression de 165 places de stationnement, sont problématiques.

La perte d'un tel nombre de places, sans proposer de réelles solutions de remplacement hors voirie, risque d'exercer une pression insoutenable sur les quartiers adjacents. Les riverains et les travailleurs dépendent en effet souvent de ces places pour leurs déplacements quotidiens. Sans solution adaptée, ce projet risque d'aggraver les tensions au lieu de fluidifier la mobilité et d'engendrer une perte de clientèle pour les petits commerçants et les indépendants, qui sont dès lors très inquiets.

Ce projet ne doit pas être une décision unilatérale mais le résultat d'une réflexion concertée et pragmatique. La suppression de 165 places de stationnement sans solutions de remplacement concrètes n'est pas soutenable, et pourrait nuire à l'adhésion des citoyens.

Comment pouvez-vous garantir que la commission de concertation prévue à Ganshoren ne sera pas une simple formalité, mais un véritable moment d'ajustement pour répondre aux préoccupations locales ?

Pourquoi ce projet ne prévoit-il pas de solutions alternatives hors voirie - comme des parkings souterrains ou des parkings de dissuasion - pour compenser la suppression massive de places de stationnement ? Ces solutions alternatives sont indispensables pour répondre aux besoins des habitants, des travailleurs, des visiteurs et des petits commerçants.

Comme l'a dit ma collègue, certains réaménagements envisagés ont déjà été testés, sans succès. Pourquoi s'obstiner avec ces réaménagements-là ?

Comment la Région intègre-t-elle les plaintes et les pétitions des riverains pour garantir un équilibre entre les objectifs de mobilité durable et les réalités locales ?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le groupe MR accueille positivement l'idée que la Région puisse investir dans l'ouest de

Brussel, maar we hebben ernstige bedenkingen bij de plannen zoals ze nu voorliggen.

Ten eerste vinden wij het geen goed idee dat er 165 parkeerplaatsen verdwijnen. Ten tweede vrezen wij dat het verkeer nog meer gehinderd zal worden door de bussen. Ten derde dreigt de herinrichting van de middenberm een soort muur op te trekken tussen beide kanten van de weg. Ten vierde zullen de langdurige werken de economische activiteit in de zone ernstig in het gedrang brengen, terwijl er momenteel al veel faillissementen zijn in het gewest.

Bent u van plan om de schadevergoeding voor handelaars op te trekken om hun verliezen drastisch te beperken?

Wat is uw antwoord op de talrijke problemen die vandaag ter sprake kwamen?

Bruxelles. Nous avons toutefois de vives réserves sur le projet tel qu'il est présenté aujourd'hui.

Premièrement, nos réserves concernent le stationnement, avec la suppression de 165 emplacements et leur report sur des voiries déjà fortement saturées, que ce soit du côté de Ganshoren ou de Berchem-Sainte-Agathe.

Deuxièmement, l'un des objectifs recherchés était d'assurer la fluidité du trafic, ce qui nous paraît compromis par le sort réservé aux bus, qui risquent de bloquer la circulation déjà congestionnée.

Troisièmement, le réaménagement de la berme centrale, qui limite le nombre de traversées, fait craindre un effet « mur de Berlin », alors que nous souhaiterions au contraire mieux connecter les deux rives.

Quatrièmement, nous craignons des dégâts sur l'activité économique de la zone et ses 256 commerces, avec des travaux prévus entre 18 et 24 mois et des accès rendus très compliqués pour les commerçants et la clientèle. De plus, nous connaissons les montants dérisoires qui ont été versés à titre de dédommagement lors d'autres travaux invasifs, par exemple sur le trajet du tram 9.

Le contexte actuel provoque de nombreuses faillites. Avez-vous prévu d'augmenter les montants pour limiter drastiquement les pertes d'exploitation ?

Comment répondez-vous à toutes les problématiques soulevées aujourd'hui ?

¹¹²¹ **Mevrouw Leila Agic (PS)** (in het Frans).- Dit onderwerp doet veel stof opwaaien in het noordwesten van Brussel. Het lijkt een gewoonte te worden om daar projecten op te leggen aan de burgers, maar maken we hen daar echt gelukkig mee? Veel aanpassingen maken het leven van de buurtbewoners juist moeilijker.

43% van de parkeerplaatsen wordt afgeschaft, terwijl er 's avonds al te weinig plaatsen zijn. Hoe zullen de handelaars en restauranthouders overleven?

Wanneer zult u van aanpak veranderen en eerst aan de Brusselaars vragen wat zij nodig hebben in hun wijk?

Mme Leila Agic (PS).- Ce sujet fait beaucoup parler de lui au nord-ouest de Bruxelles. Qui plus est, l'imposition de projets aux citoyens, en particulier ceux du nord-ouest, semble devenir une habitude, comme par envie de vouloir faire leur bonheur à leur place. Pourtant, cherchons-nous vraiment leur bonheur ? L'exposé en début de commission nous permet de comprendre que les aménagements sur les voiries adjacentes vont compliquer la vie quotidienne des habitants. Par exemple, l'interdiction de tourner à gauche sur la chaussée de Gand ne vise pas les navetteurs, mais bel et bien les habitants des communes adjacentes.

Les suppressions de places de parking s'élèveront à 43 %, alors qu'en soirée les places sont déjà insuffisantes. Comment survivront les commerçants et les restaurateurs ? Il y a les places de parking du supermarché Carrefour, mais les gens ne vont pas marcher un kilomètre pour rentrer chez eux et, au bout d'un moment, le supermarché risque de rendre le stationnement payant.

Quand allez-vous changer de paradigme et gérer vos projets en demandant d'abord aux Bruxelloises et aux Bruxellois ce dont ils ont besoin dans leur quartier ?

1123 **De heer Calvin Soiresse Njall (Ecolo)** (in het Frans).- De situatie in de Keizer Karellaan laat te wensen over en het is niet waar dat de bewoners geen verandering willen. Zij klagen al jaren over de verwaarlozing van hun straat en zijn vragende partij voor verandering, evenals de handelaars.

Ook legt het gewest niet zomaar veranderingen op. Zoals u tijdens de vorige plenaire vergadering al hebt uitgelegd, is er wel degelijk overleg met de buurtbewoners in Ganshoren. Zo wordt naar een oplossing gezocht voor de François Beeckmansstraat, waar mensen die vanuit Ganshoren en Saint-Agatha-Berchem naar het centrum willen gaan altijd te laat komen omdat ze meerdere keren moeten overstappen.

Ook het mobiliteitsplan van Ganshoren getuigt van bereidheid om zaken te veranderen, bijvoorbeeld aan het kruispunt tussen de François Beeckmansstraat en de Keizer Karellaan, dat te ingewikkeld is en tot veel conflicten en files leidt.

1125 **Kunnen we bijgevolg een aantal veranderingen bedenken waar iedereen beter van wordt? De handelaars willen ook verandering, maar we mogen geen maatregelen nemen die tegen hun verwachtingen ingaan. Er zijn shop-and-goplaatsen gepland om klanten aan te trekken.**

Ik hoor hier veel kritiek, maar weinig alternatieve voorstellen. We moeten naar de voorstellen van de minister luisteren en het overleg voortzetten om oplossingen te vinden die iedereen tevredenstellen.

1127 **De heer Stijn Bex (Groen)**.- Ik rijd af en toe door de Keizer Karellaan wanneer ik vrienden in Gent ga bezoeken met de auto. Je kunt dat moeilijk een aangename straat noemen. Het is een brede steenweg met gebouwen met vijf tot zes verdiepingen, en de weginrichting is volstrekt niet meer van deze tijd. Zo zijn er geen fietspaden te bespeuren. Ik hoop dan ook dat iedereen het

M. Calvin Soiresse Njall (Ecolo).- Madame la Ministre, j'aimerais vous remercier de votre investissement dans ce dossier. En effet, les familles habitant sur l'avenue Charles-Quint se plaignent depuis des années de voir celle-ci délaissée. Les commerçants, eux aussi, réclament un changement. La situation actuelle laisse donc à désirer et je suis bien placé pour le savoir, puisque j'habite moi-même dans cette avenue. On ne peut donc affirmer que les riverains ne souhaitent pas de changements.

Il y a quelques semaines, je vous avais interrogée en séance plénière au sujet de la consultation des riverains et vous nous aviez expliqué tous les mécanismes de concertation. La répétition étant la mère des sciences, peut-être faudrait-il que vous expliquiez à nouveau quelles concertations ont été menées.

À Ganshoren, des concertations ont été organisées, y compris avec la commune. Permettez-moi de citer un seul exemple, celui au sujet de la rue François Beeckmans. Si une solution concrète n'est pas trouvée par rapport à celle-ci, les personnes venant de Ganshoren et de Berchem-Sainte-Agathe qui souhaitent se rendre au centre-ville arriveront toujours en retard dans la mesure où elles doivent changer plusieurs fois de transport.

Rappelons aussi que dans le plan communal de mobilité de Ganshoren, il y avait déjà la volonté de changer les choses. Ainsi, le croisement entre la rue François Beeckmans et l'avenue Charles-Quint est actuellement trop compliqué. Ce carrefour crée quantité de conflits et des embouteillages. Il arrive que le bus soit obligé d'attendre aux feux que les voitures passent avant de pouvoir s'engager, ce qui le retarde de plusieurs minutes.

On ne peut donc pas dire que la Région impose des changements, alors que les usagers sont confrontés chaque jour aux difficultés évoquées et sont demandeurs d'un changement.

Dès lors, pourrions-nous envisager certains aménagements qui contenteraient tout le monde ? Une nouvelle perspective s'impose, car tous les commerçants s'accordent à dire que cette avenue est devenue un désert commercial. Aujourd'hui, les propositions qui sont sur la table doivent permettre de changer les choses, mais nous ne pouvons pas imposer des mesures qui vont à l'encontre des attentes des commerçants. Des places de stationnement de courte durée sont prévues pour à nouveau attirer les clients.

J'entends ici énormément de critiques mais peu de propositions alternatives. La ministre, quant à elle, formule des propositions concrètes qu'il y a lieu, selon moi, d'écouter. Nous devons donc poursuivre la concertation afin de trouver des solutions qui contentent tout le monde.

M. Stijn Bex (Groen) (en néerlandais).- L'avenue Charles Quint n'est pas agréable et son aménagement, dépourvu de pistes cyclables, date d'une époque révolue. Un réaménagement s'impose, notamment pour des raisons de sécurité.

erover eens is dat we moeten nadenken over hoe we de steenweg aangenamer en veiliger kunnen inrichten.

De plannen die nu voorliggen, zijn het resultaat van een langdurig proces, waarbij meerdere gemeenten, ondernemers en andere betrokkenen geraadpleegd werden.

1129 (verder in het Frans)

Ik heb de indruk dat bepaalde parlementsleden van slechte wil zijn of het dossier hoegenaamd niet kennen. Of een combinatie van de twee, wat nog erger is.

1131 (verder in het Nederlands)

In elk geval verheugt het me dat de fractie van Les Engagés het eens is met de noodzaak van een heraanleg. De vraagsteller heeft een aantal duidelijke principes vermeld.

1133 (verder in het Frans)

Les Engagés heeft een vooruitstrevende visie op mobiliteit. Ik kijk dan ook uit naar een eventuele toekomstige samenwerking.

Je kunt niet blijven praten over plannen. Op een bepaald moment moet je ze uitvoeren.

(Opmerkingen van mevrouw Agic)

Mevrouw Agic, overleg is nodig en ik hoop dat het daadwerkelijk heeft plaatsgevonden.

1139 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het potentieel van de Keizer Karellaan wordt niet volledig benut. Zo nodigen de aanwezige handelszaken niet echt uit tot winkelen of tafelen. De laan vormt een barrière tussen de wijken en lijkt alleen te dienen om het verkeer van de Ring naar de Annie Cordytunnel te leiden. Ze is lawaaiig, vervuild en moeilijk over te steken. De levenskwaliteit in de buurt van de Keizer Karellaan kan met andere woorden beter. Dat geldt ook voor andere grote verkeersassen in het noordwesten van Brussel.*

Ik werkte dan ook plannen uit voor die verkeersassen. Uw vragen gaan over de negatieve reacties, maar er kwam ook positieve respons. Omdat ik de negatieve punten in overleg met de gemeenten en de omwonenden wilde aanpakken, had ik drie jaar nodig. In 2021 liet ik een openbaar onderzoek uitvoeren om na te gaan wat de omwonenden wilden. Daarop kwamen een duizendtal reacties.

Les plans actuels résultent d'un long processus au cours duquel plusieurs communes et d'autres parties prenantes ont été consultées.

(poursuivant en français)

Pour que ce soit clair pour tout le monde, je vais m'exprimer en français. Lorsque j'entends certains collègues, j'ai le sentiment que soit ils font preuve de mauvaise volonté, soit ils ne connaissent absolument pas le dossier. Peut-être s'agit-il même d'une combinaison des deux, ce qui serait encore pire.

(poursuivant en néerlandais)

L'auteure de la demande d'explications a par contre énoncé quelques principes clairs.

(poursuivant en français)

Les Engagés sont profondément attachés à une vision progressiste de la mobilité, et je me réjouis de trouver en eux des partenaires pour une éventuelle future coalition.

À tous les beaux principes qui ont été nommés, j'ajouterai encore celui-ci : on ne peut pas continuer à parler indéfiniment d'un projet, sans rien faire en définitive. Il faut ensuite passer à la phase d'exécution.

(Remarques de Mme Agic)

Madame Agic, il faut parler avec les gens. J'espère que la ministre pourra nous confirmer que la consultation a bien été organisée.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'habite aussi au nord-ouest de Bruxelles et j'emprunte fréquemment l'avenue Charles-Quint, à pied, à vélo, en voiture et en transports en commun. Je confirme que le potentiel de cet axe n'est pas pleinement exploité. Comme peuvent en témoigner ceux qui habitent depuis longtemps à Ganshoren ou à Berchem-Sainte-Agathe, à l'époque, cette avenue était considérée comme l'avenue Louise du nord-ouest.

Les commerces actuels ne sont pas attirants et l'avenue ne donne pas envie d'y faire du shopping ni manger au restaurant. Elle constitue un mur qui coupe les quartiers en deux et semble avoir pour seul objet d'amener le trafic du ring vers le tunnel Annie Cordy. Les riverains vivent dans un environnement bruyant et pollué. Traverser l'avenue est difficile, la qualité de l'air est mauvaise et la convivialité laisse à désirer. En somme, la qualité de vie aux alentours mérite une amélioration. Le constat est le même à propos des chaussées de Ninove, de Mons et de Louvain.

¹¹⁴¹ *Naast het openbaar onderzoek vonden er informatiesessies en participatiemomenten plaats. De omwonenden zijn dus wel degelijk betrokken bij de plannen. Er is nog één punt waarover onenigheid bestaat met de gemeente Sint-Agatha-Berchem. Daar kom ik op terug.*

Om duidelijk te maken op welke punten de plannen verbetering brengen, kunnen we misschien de projectleiders uitnodigen voor een presentatie. Dat zou de negativiteit wat uit het debat kunnen halen.

Bij de uitwerking van de plannen kon Brussel Mobiliteit rekenen op de begeleiding van de studiebureaus Stratec en Tractebel. Op basis van hun mobiliteitsonderzoeken konden we grote aanpassingen doorvoeren.

Voor de strategische studie konden de betrokken spelers in een begeleidingscomité hun vragen en suggesties voorleggen. Uiteraard zijn niet alle verzoeken uitvoerbaar en waren compromissen nodig.

Ten slotte was er veelvuldig bilateraal overleg tussen alle betrokken actoren. Soms was dat technisch, soms politiek van aard. Vooral het overleg met de gemeenten ging heel ver. Zo werd met alle officiële verzoeken van de gemeente Ganshoren rekening gehouden.

Le potentiel des axes du nord-ouest n'est pas exploité et les investissements y laissent à désirer.

C'est la raison pour laquelle, dès le début de la législature, je me suis engagée à créer des projets pour ces axes. Au nord-ouest aussi, il faut des portes d'entrée qui montrent que Bruxelles est une ville moderne.

Vos questions, certes légitimes, portent sur les retours négatifs, mais il y a aussi des retours positifs et il est important de le mentionner. Nous avons travaillé sur les points négatifs. C'est la raison pour laquelle il a fallu trois ans pour créer ce projet, en concertation avec les communes et sur la base d'une consultation des riverains. Si nous avons organisé une grande enquête publique, qui a recueilli un millier de réactions en 2021, c'est pour savoir ce que les riverains et les jeunes veulent pour ce quartier.

À cette grande enquête s'ajoutent des sessions d'information et des moments de participation, comme la récente enquête publique qui permettait d'introduire des réactions de façon formelle. Le processus prend donc en considération l'avis des personnes concernées et continue à chercher des solutions aux problèmes et de nouvelles perspectives pour un quartier qui le mérite.

Dans le cadre de ce projet réalisé main dans la main avec les instances communales, il reste un point de discussion avec Berchem-Sainte-Agathe, sur lequel je reviendrai.

Toutefois, dans les grandes lignes, je vous invite à constater les améliorations qui peuvent être apportées par le réaménagement. Peut-être conviendrait-il d'inviter les chefs de projet au Parlement pour une présentation de l'évolution du projet, des adaptations et des réponses apportées aux problèmes. Ainsi, nous pourrions sortir notre débat d'une certaine négativité et dégager le potentiel du projet à rendre une dynamique et une ambition d'envergure aux quartiers concernés.

Outre la grande enquête auprès des citoyens et les moments de participation et d'information pour disposer de l'apport des riverains, Bruxelles Mobilité a été accompagnée par deux bureaux d'études de qualité, Stratec et Tractebel. Leurs analyses de la mobilité dans la zone ont permis d'effectuer de grandes adaptations (nombre de voies, bande réservée aux bus, etc.).

Pour l'étude stratégique, un comité d'accompagnement a permis aux acteurs pertinents (urban.brussels, les communes, la STIB, De Lijn, Bruxelles Environnement, etc.) de poser leurs questions et de formuler leurs demandes et suggestions. Évidemment, toutes les demandes n'étaient pas réalistes ou compatibles entre elles, et des arbitrages ont parfois été nécessaires. Chaque projet implique des compromis.

L'enquête citoyenne sur l'avenir de l'avenue menée en 2021 a permis d'enrichir le processus et de peaufiner le projet sur la base de la participation d'un millier de répondants.

¹¹⁴³ Ook de gemeente Sint-Agatha-Berchem deed heel wat aanvragen. Sommige daarvan vielen buiten het bereik van de plannen, maar de meeste uitvoerbare verzoeken werden ingewilligd. Toch bleven er uiteindelijk nog twee punten over waarover er geen akkoord was. Die hebben betrekking op de vereenvoudiging van twee kruispunten waar gemakkelijk files ontstaan, wat nadelig is voor het openbaar vervoer. Om voor een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer te zorgen, moet dat voorrang krijgen.

Het voorliggende plan verschilt van de in 2015 geteste versie. Het kruispunt met de Zelliksesteenweg wordt heringericht, waardoor het meer auto's zal aankunnen. Daardoor kunnen we actieve weggebruikers en het openbaar vervoer op het kruispunt met de Gentsesteenweg voorrang geven en beide zijden van de laan beter met elkaar verbinden om de stationswijk van Sint-Agatha-Berchem toegankelijker te maken.

Ook de vereenvoudiging van het kruispunt met de François Beeckmansstraat is niet nieuw: ze stond in 2007 al in het mobiliteitsplan van Ganshoren. Ze zal bijdragen aan een vlottere doorstroming van de bussen, die daar nu dagelijks heel wat minuten verliezen.

Ik betreur het meningsverschil met Sint-Agatha-Berchem en zal met de gemeenten blijven overleggen over begeleidingsmaatregelen.

¹¹⁴⁵ De Keizer Karellaan moet dringend worden afgestemd op alle vervoersvormen. Als door de aanpassing van die twee kruispunten het openbaar vervoer vlotter verloopt en

N'oublions pas le grand nombre de contacts bilatéraux entre les acteurs concernés, parfois purement techniques, parfois politiques. Le dialogue avec les communes a été particulièrement poussé. Toutes les demandes officielles formulées par Ganshoren dans le cadre des comités d'accompagnement ou par voie d'avis du Collège ont, par exemple, été intégrées et les adaptations, réalisées.

La commune de Berchem-Sainte-Agathe a également formulé de nombreuses demandes, dont certaines sortaient de la portée du projet, comme la création d'un tunnel ou d'un métro. Cependant, la grande majorité de ses demandes réalistes et réalisables a aussi été rencontrée, à savoir celle concernant le profil de la voirie - garder 2 x 2 bandes et la bande de stationnement - ou certaines demandes concernant les carrefours, les bandes de présélection et les mesures de circulation. Il est vrai qu'à la fin du processus, deux points de désaccord avec la commune de Berchem-Sainte-Agathe sont restés sur la table. Je suis au courant, car je suis moi-même allée à la rencontre des bourgmestres et échevins concernés dans les maisons communales, avant la demande de permis, afin de trouver des solutions.

Les deux points de désaccord avec Berchem-Sainte-Agathe concernent la simplification de deux carrefours qui sont aujourd'hui la cause de nombreux encombrements pénalisant lourdement les transports publics. Je rappelle également que conserver 2 x 2 bandes et une bande de stationnement ne permet pas de disposer d'une bande bus. Il faut donc travailler sur les carrefours pour que ce choix ne soit pas négatif pour les transports en commun, car la vitesse commerciale de la STIB est essentielle. Pour répondre à l'ambition du passage rapide des transports publics, il faut les privilégier. Ce point se retrouve dans le principe STOP.

Le projet tel que présenté est certainement différent de celui testé en 2015. Le carrefour avec la chaussée de Zellik sera réaménagé et sa capacité automobile sera, par conséquent, augmentée. Cela permettra de prioriser les modes actifs et les transports publics (tram 82 et bus 87) au niveau du carrefour avec la chaussée de Gand, et de mieux connecter les deux « rives » de l'avenue, afin de désenclaver le quartier de la gare de Berchem-Sainte-Agathe.

La simplification du carrefour avec la rue Beeckmans n'est pas nouvelle non plus : elle figurait déjà dans le plan communal de mobilité de Ganshoren en vigueur, qui date de 2007. Là aussi, il s'agit d'une mesure indispensable pour le désencombrement de l'axe. Cela permettra d'éliminer un gros point noir pour les usagers de la STIB, car actuellement, tous les bus qui passent à cet endroit perdent chaque jour plusieurs minutes.

Je regrette le désaccord avec la commune de Berchem-Sainte-Agathe et je poursuivrai le dialogue avec la commune sur les mesures d'accompagnement du projet.

Il est grand temps de concevoir l'avenue Charles-Quint pour tous les modes de transport et de trouver des solutions à des problèmes déjà pointés depuis dix ans. Si ces deux carrefours simplifiés permettent, à terme, de rendre les lignes de la STIB

voetgangers veiliger en sneller kunnen oversteken, lonen dergelijke plannen de moeite.

Ongetwijfeld heeft het verschil in visie met de gemeente Sint-Agatha-Berchem geleid tot de uitspraak dat een vereenvoudiging van de kruispunten van de laan een muur met de gemeente Ganshoren maakt. Nu vormt ze echter een muur tussen verschillende wijken.

Aanvankelijk was er overeenstemming over het feit dat een van de rijstroken of de parkeerplaatsen moesten verdwijnen om fietsers en voetgangers meer ruimte te geven, maar uiteindelijk is er beslist om niets te schrappen. Toch zullen de parkeerplaatsen moeten verdwijnen. Ik heb samen met de gemeente Ganshoren naar oplossingen gezocht. Zo zouden er andere parkeermogelijkheden in de omgeving komen.

plus efficaces, attractives et fluides, et si cela permet d'aménager des traversées piétonnes confortables et accessibles, ainsi que de réduire très sensiblement les temps d'attente des piétons, cela vaut la peine de défendre de tels projets !

C'est probablement la différence de vision avec la commune de Berchem-Sainte-Agathe qui dit craindre que les carrefours simplifiés pour le trafic automobile fassent de l'avenue un « mur » entre Berchem-Sainte-Agathe et Ganshoren. Aujourd'hui, ce mur existe cependant entre les quartiers et prend la forme d'une autoroute urbaine. Par conséquent, pour tous les modes de déplacement et les habitants, y compris les automobilistes, nous devons nous efforcer de démolir ce mur.

Les places de parking supprimées sont un réel enjeu. Au début, tout le monde s'accordait sur la nécessité de réaménager l'avenue Charles-Quint. Il n'y avait aucune piste cyclable, les piétons trouvaient très désagréable d'y marcher, les arbres étaient peu nombreux, etc. Nous avons donc proposé aux communes de garder soit les deux bandes de circulation, soit la bande de stationnement. Finalement, il a été décidé de ne rien supprimer, alors qu'au début, un autre accord avait été conclu avec les communes, notamment pour répondre aux enjeux.

En élargissant les passages pour piétons, en verdurissant et en sécurisant certains endroits, des places de parking seront effectivement supprimées. Par conséquent, en collaboration avec la commune de Ganshoren, nous avons tenté de trouver des solutions. Je rappelle les raisons de ce choix : la sécurité, la qualité de l'espace public, le confort des modes actifs et la verdurisation.

Les dizaines de places devant le Zavelenberg ne sont que très peu utilisées, notamment à cause de la proximité d'un grand parking. Je vous invite d'ailleurs à aller voir sur place si vous ne connaissez pas l'endroit. Le projet prévoit néanmoins une compensation toute proche des pertes de places de stationnement, en fonction de leur taux d'occupation.

Comme vous le savez, il existe un axe parallèle, à savoir l'avenue Marie de Hongrie, dont la réorganisation permettra de récupérer de nombreuses places. Cette solution est le fruit d'une collaboration entre la commune et la Région.

L'objectif consiste également à intégrer dans le projet un nombre élevé de zones de livraison et de places de type « shop & go », afin de stimuler le commerce local, en concertation avec les communes et commerçants. L'association des commerçants de Ganshoren a d'ailleurs déjà formulé des propositions constructives en ce sens. De même, des réunions relatives au projet de réaménagement ont été organisées avec hub.brussels, et le chef de projet a présenté le projet à un groupe de commerçants dans un des cafés de l'avenue.

Enfin, urban.brussels a analysé les réactions individuelles à l'enquête publique, qui étaient au nombre de 319. Les citoyens ont pu s'exprimer en présentiel lors de la commission de concertation, et les différentes instances - les communes, la

¹¹⁴⁷ *Zo kunnen we heel wat parkeerplaatsen recupereren bij de herinrichting van de Maria van Hongarijelaan. Het is ook de bedoeling dat er een groot aantal laad- en loszones en plaatsen voor kortparkeren komen om de lokale handel te stimuleren. De plaatselijke handelsvereniging deed al constructieve voorstellen in die zin.*

Na analyse van de 319 reacties op het openbaar onderzoek en de adviezen van de verschillende instellingen gaf de overlegcommissie een overwegend gunstig advies. Alleen de gemeente Sint-Agatha-Berchem gaf een ongunstig advies.

1151 **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)** (in het Frans).- *Ik denk dat u een aantal essentiële punten in de wind slaat, namelijk dat de laan door drie gemeenten loopt en dat de snelweg er rechtstreeks op uitkomt. Bovendien knipt u de verbindingen tussen wijken en gemeenten door.*

Ondertussen klagen de economische spelers dat er geen rekening wordt gehouden met hun bezorgdheden. In het project lijkt Ganshoren ruim bedeed, maar de burgemeester van Sint-Agatha-Berchem is van mening dat de huidige versie van het project de mobiliteit in zijn gemeente hindert. Daar dient u ook rekening mee te houden.

(Opmerkingen van minister Van den Brandt)

De collega's hadden het steeds over Ganshoren. Ik roep u op om contact op te nemen met de gemeente Sint-Agatha-Berchem om overeenstemming te bereiken.

1151 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Dat hebben we gedaan.*

1159 **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)** (in het Frans).- *De gemeente Sint-Agatha-Berchem voelt zich in elk geval benadeeld door de plannen. Daarin worden het Basilix Shopping Center en Sint-Agatha-Berchem minder toegankelijk gemaakt.*

Dit project ligt u na aan het hart, maar dat geldt voor ons allemaal. Ik denk dat u opnieuw overleg moet plegen om een compromis te vinden waarin de drie betrokken gemeenten zich kunnen vinden, niet alleen Ganshoren, maar ook Sint-Agatha-Berchem en Koekelberg.

STIB, le Siamu, Vivaqua, la Flandre, Bruxelles Environnement, la Commission royale des monuments et des sites, etc. - ont également remis un avis. La commission de concertation a finalement émis un avis favorable majoritaire, à l'exception de la commune de Berchem-Sainte-Agathe, seul acteur à émettre un avis défavorable minoritaire.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- Le réaménagement de l'avenue Charles-Quint suscite énormément de discussions. J'ai l'impression, Madame la Ministre, que vous faites fi de plusieurs éléments essentiels. Cette artère traverse trois communes : Berchem-Sainte-Agathe, Ganshoren et Koekelberg. C'est aussi une sortie d'autoroute. Votre volonté est de réduire le nombre de bandes de circulation, de supprimer des places de stationnement et d'abattre des arbres. Le problème, c'est que vous coupez des traversées possibles entre deux quartiers de Berchem, et entre cette commune et Ganshoren. À cela s'ajoute encore le plan de développement autour du Basilix Shopping Center.

Malheureusement, les acteurs économiques se plaignent que leurs préoccupations ne soient pas prises en considération. Selon l'exposé de vos collègues de Groen et d'Ecolo, je comprends que le projet a fait la part belle à Ganshoren, alors qu'elle n'est pas la seule commune concernée. Ainsi, le bourgmestre de Berchem-Sainte-Agathe, Christian Lamouline, estime que l'aménagement proposé entrave la mobilité dans sa commune.

Madame la Ministre, quand on porte un projet, il faut rechercher le consensus. Les légitimes préoccupations de Berchem-Sainte-Agathe doivent être entendues.

(Remarques de Mme Van den Brandt, ministre)

C'est dans les interventions des autres parlementaires que j'ai surtout entendu parler de Ganshoren.

Il ne s'agit pas de nous présenter le plan à nous, parlementaires, mais de prendre contact avec la commune de Berchem-Sainte-Agathe et de trouver un terrain d'entente. Il faut retenir les leçons du passé.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- C'est ce qu'on a fait.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- Il semble que non, qu'il n'y ait pas de compromis. La commune de Berchem-Sainte-Agathe n'est apparemment pas satisfaite. Dans la perspective de son projet de développement de logements, de création de quartiers et de redéploiement, elle se sent lésée.

Il y a aussi la perception que le projet met un verrou vers le centre commercial à venir, en compliquant le virage vers le Basilix Shopping Center. Il n'y aura que trois possibilités de passage pour l'entièreté de l'avenue Charles-Quint : l'autoroute, la basilique et l'extrémité de la basilique. La disparition du passage au milieu créera un mur. C'est un réel problème pour la commune de Berchem-Sainte-Agathe.

¹¹⁶¹ **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** (in het Frans).- Is er overleg geweest met de hulpdiensten? Bij de heraanleg van de Broustinlaan was dat niet het geval.

Intussen heeft de brandweer laten weten dat het verkeersluw maken van wijken in het algemeen de toegankelijkheid voor de hulpdiensten bemoeilijkt.

U hebt mijn vraag over de proefprojecten op de Gentsesteenweg niet beantwoord. Het is niet de bedoeling om stiekem de heraanleg van het Margaretha van Oostenrijkplein en de verandering van de rijrichting rond de Basiliek weer in te voeren, die eerder door de omwonenden werden afgewezen.

U lijkt te suggereren dat het protest over het openbaar vervoer gaat, terwijl de omwonenden zich met een nieuwe petitie verzetten tegen het schrappen van de busbanen. U hebt het over overleg met de burger, maar de petitie stuurt aan op de stopzetting van partijdige en louter online toegankelijke raadplegingen.

¹¹⁶³ **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** (in het Frans).- We moeten die belangrijke invalsweg en de omliggende straten beschermen. Dan heb ik het over de levenskwaliteit van de omwonenden, de aantrekkelijkheid van de handelszaken en de vlotte doorstroming van alle vervoersmiddelen.

In de plannen zijn er nog te veel onopgeloste problemen. Wij verzoeken u om die in nauwe samenwerking met alle betrokkenen te herzien en wij scharen ons achter het verzoek om het project in de commissie toe te lichten.

Madame la Ministre, ce projet vous tient fort à cœur, comme à nous tous. Cependant, il est temps de relancer la concertation avec la commune de Berchem-Sainte-Agathe pour trouver des compromis qui puissent convenir aux trois communes traversées. Je le rappelle : outre Ganshoren, Berchem-Sainte-Agathe et Koekelberg sont aussi concernées. Le réaménagement de l'avenue Charles-Quint est un objectif louable, mais j'ai l'impression que la commune de Berchem-Sainte-Agathe est lésée.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Les services de secours ont-ils été consultés dans le cadre de ce projet ? Cela n'avait pas été le cas pour l'avenue Broustin, où des bacs à fleurs entravent toujours la circulation et leurs interventions.

Entre-temps, nous avons reçu la position officielle des pompiers sur les mailles en général : « Le système de mailles est certainement un risque pour les services de secours, puisqu'il complexifie l'accessibilité. Les diminutions de largeurs de voiries et la diminution du nombre de bandes de circulation sur certains axes sont en effet des contraintes supplémentaires pour les services de secours. »

Vous n'avez pas répondu à ma question sur les réaménagements déjà testés sans succès dans le passé, notamment à la chaussée de Gand.

Il ne faudrait pas réintroduire en catimini les deux options de la reconfiguration de la place Marguerite d'Autriche et du sens giratoire autour de la Basilique, qui ont été rejetées par les riverains.

Vous semblez dire que les contestations au projet portent sur les transports en commun, alors que, dans une nouvelle pétition, les citoyens contestent la suppression des bandes réservées aux bus.

Vous parlez de consultation citoyenne, mais cette nouvelle pétition demande de mettre fin aux consultations biaisées et accessibles uniquement en ligne. Cela ne vous rappelle-t-il rien ? N'est-ce pas ce qui a posé d'énormes problèmes dans de nombreuses communes auparavant ?

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- Cet axe majeur, autrefois qualifié d'avenue Louise du nord, mérite en effet toute l'attention du gouvernement, car il s'agit d'une des six principales voies d'entrée dans Bruxelles définies dans le plan régional de mobilité. Il convient, dès lors, de protéger cette avenue, mais aussi les rues avoisinantes. En outre, il y a lieu d'améliorer la qualité de vie des riverains et l'attractivité des commerçants, tout en assurant la fluidité de tous les modes de transport.

Or, il ressort de vos réponses, Madame la Ministre, que le projet n'est pas encore abouti et que de nombreux problèmes restent non résolus. Nous vous demandons donc de revoir le projet, en étroite concertation avec les communes, les habitants et les commerçants, et nous soutenons la demande visant à présenter le

1165 **Mevrouw Leila Agic (PS)** (in het Frans).- Die presentaties zijn interessant, maar in dit geval is het proces al een heel eind opgeschoten. Het parlementaire debat had eerder moeten plaatsvinden.

Niemand zegt dat we de leefomgeving van de bewoners van de Keizer Karelwijk niet moeten verbeteren, maar de raadpleging van de omwonenden slaat me met verstomming. In een van de betrokken gemeenten bleek uit de burgerraadpleging over de heraanleg van de Broustinlaan dat de kruispunten veiliger moesten. Dat zijn ze vier jaar later nog altijd niet. Wat mensen willen en wat u er op een dogmatische manier van maakt, is niet hetzelfde.

U praat alsof er nauwelijks parkeerplaatsen verdwijnen, maar het gaat om een vermindering met 43%.

Tot slot wil ik de collega's vragen om niet aan te voeren dat vrouwen die het woord nemen, er niets van hebben begrepen.

1167 **De heer Calvin Soiresse Njall (Ecolo)** (in het Frans).- U hebt het overleg toegelicht dat u met alle gemeenten hebt gepleegd. De collega's die tot een toekomstige regeringspartij behoren, zullen zich toch wat pragmatischer moeten opstellen. Ze pleiten voor een tunnel of een metro, maar zullen zij daar de middelen voor hebben als ze eenmaal in de regering zitten? Weten ze al met welke hinder die voorstellen gepaard gaan?

Bij de raadpleging over tramlijn 9 waren er erg veel negatieve reacties en nu is iedereen er tevreden mee.

Je kunt nu eenmaal niet iedereen volstrekt tevreden stellen. Partijen die nu het tegendeel beweren, moeten vervolgens niet klagen als ze systematisch kritiek krijgen wanneer ze eenmaal in de regering zitten.

Iemand had het over bomen kappen, maar de minister wil net het omgekeerde. Met de plannen wil ze bomen planten en zorgen voor een betere verkeersdoorstroming. Daarbij moet een evenwicht gevonden worden tussen de belangen van alle weggebruikers. Ook voetgangers en fietsers moeten er zich op hun gemak voelen.

projet en commission, afin d'examiner les tenants et aboutissants de ce dossier.

Il s'agit en l'occurrence d'un axe majeur de Bruxelles qui touche plusieurs communes, de sorte qu'il constitue un enjeu essentiel de mobilité dans la capitale, un enjeu qui nous concerne tous.

Mme Leila Agic (PS).- Les présentations en commission sont bien sûr intéressantes mais, dans le cas présent, le processus est déjà bien avancé. C'est en amont que notre débat parlementaire aurait dû s'organiser.

Je tiens à souligner que personne n'a affirmé qu'il ne fallait pas améliorer le cadre de vie des habitants du quartier Charles-Quint. En revanche, laissez-moi exprimer ma perplexité quant aux consultations et questions posées aux riverains sur l'amélioration de leur quartier. Dans l'une des communes concernées, concernant le réaménagement de l'avenue Broustin, la consultation citoyenne de départ avait mis à jour la volonté des riverains de sécuriser des carrefours. Or ces carrefours ne le sont toujours pas, quatre ans plus tard, et une avenue a simplement été fermée à la circulation. Entre ce que les gens demandent et votre lecture, votre prisme, et parfois votre dogme, il y a de la marge.

Vous évoquez les places de stationnement perdues comme s'il s'agissait d'un nombre anecdotique de 5 ou 10 % du total disponible. Or, on parle de 43 %, une donnée qu'on ne peut pas balayer d'un revers de la main.

Enfin, j'invite mes collègues ici présents à veiller à ne pas dire, quand trois femmes s'expriment sur un sujet, qu'elles n'ont pas compris le dossier.

M. Calvin Soiresse Njall (Ecolo).- Madame la Ministre, vous avez rappelé toutes les étapes de concertation menées avec différentes communes, et pas seulement avec une seule.

J'en appelle au pragmatisme, car certains siégeront au gouvernement et devront tenir compte de la situation budgétaire ; on ne peut pas dire tout et son contraire. Quand j'entends qu'il faut un tunnel ou un métro, il faut savoir d'une part quel en est le prix, et de l'autre, quels désagréments ces infrastructures pourraient produire sur le cadre de vie. Les membres du futur gouvernement devront en tenir compte.

Je me souviens par exemple des consultations relatives à la ligne de tram 9, qui a suscité de nombreux retours négatifs. Or, aujourd'hui, tout le monde se prévaut de l'existence de ce tram. Il roule très bien, en site propre et satisfait tout le monde.

On ne peut pas espérer satisfaire pleinement toutes les exigences de chacun. C'est une chose à savoir lorsque l'on entre dans un gouvernement. Il ne faudra pas se plaindre, une fois au gouvernement, de subir les mêmes attaques systématiques de chaque initiative, avec les mêmes exigences absolues, que celles menées lorsqu'on était dans l'opposition.

¹¹⁶⁹ **De heer Stijn Bex (Groen).**- Collega's, als we vragen stellen aan de minister en die daarop antwoordt, lijkt het me de bedoeling dat we in onze replieken met haar antwoord rekening houden. Ze heeft bijvoorbeeld een heel duidelijk antwoord gegeven in verband met de parkeerplaatsen. Enerzijds verdwijnen er een aantal die vandaag weinig benut worden. Anderzijds is er voor parkeerplaatsen die vandaag wel benut worden, gezocht naar alternatieven in de onmiddellijke omgeving, zodat daar voldoende parkeergelegenheid overblijft. Ik ga ervan uit dat de minister de waarheid spreekt. Wie daar anders over denkt, moet dat op basis van het dossier aantonen.

Mevrouw de minister, ik heb er alle vertrouwen in dat u in nauw overleg met de gemeenten zult blijven streven naar een consensus. Tegelijk ben ik het eens met collega Soïresse Njall: als je de situatie voor de omwonenden echt wilt verbeteren, moet je op een bepaald moment een beslissing nemen. De terechte vragen die bij zo'n project onvermijdelijk opduiken, mogen ons niet tegenhouden om uiteindelijk de knoop door te hakken, de vergunning toe te kennen en de werkzaamheden aan te vatten. Zo kan er echt iets veranderen en blijft het niet bij palaveren in het parlement.

¹¹⁷¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Er is van bij het begin overleg geweest met het bedrijfsleven, ook met Redevco. Het ging ook al over shop & goplaatsen.*

Alle verzoeken van de gemeente Ganshoren zijn in het project opgenomen. In het geval van Sint-Agatha-Berchem zijn we niet kunnen ingaan op de vraag om een tunnel aan te leggen of de metro uit te breiden. Dat zou decennia duren en de begrotingstoestand in Brussel laat dat hoe dan ook niet toe. Toch moet er dringend een oplossing komen.

Het kruispunt met de Gentssesteenweg is een echt knelpunt voor het openbaar vervoer. We hebben de twee rijbanen die de gemeente vroeg, behouden en voorrang gegeven aan het openbaar vervoer. Bij alle projecten is het advies van de brandweer gevraagd.

Er is in 2015 een kortstondige proef uitgevoerd met eenrichtingsverkeer in de Gentssesteenweg, iets wat in het mobiliteitsplan van Sint-Agatha-Berchem stond, maar daar is de gemeente snel op teruggekomen.

Ainsi, j'ai entendu le terme « désarbrer ». Or, il me semble que Mme la ministre a dit le contraire : l'intention est de replanter des arbres, permettre une fluidité de la circulation, permettre aux gens de traverser l'avenue en un temps minimum. Toutefois, il faut un équilibre : on ne peut pas satisfaire toutes les exigences de chacun. Les usagers et les usagères de tous les modes de transport méritent de la considération, y compris les cyclistes. Il faut tenir compte de la fluidité du trafic, mais aussi permettre aux piétons et aux cyclistes de se sentir à l'aise et de bénéficier d'un cadre de vie agréable.

M. Stijn Bex (Groen) (en néerlandais).- *Les réponses de la ministre ont été très claires pour les places de stationnement supprimées : des compensations dans les environs seront prévues en fonction de leur taux d'occupation actuel.*

Madame la Ministre, je suis persuadé que vous continuerez à travailler en étroite concertation avec les communes pour parvenir à un consensus. Il faut toutefois, à un moment donné, trancher et prendre une décision afin de ne pas en rester au stade des palabres mais d'améliorer réellement la situation des riverains sur le terrain.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Une concertation a été menée dès le début et se poursuit avec les acteurs économiques, dont Redevco. Des rencontres ont déjà eu lieu au sujet des places de stationnement de type « shop & go » et des emplacements ont été proposés.

Toutes les demandes de la commune de Ganshoren sont intégrées dans le projet. Pour Berchem-Sainte-Agathe, nous n'avons pas pu répondre favorablement à la demande de créer un tunnel ou de prolonger le métro jusque-là. La situation budgétaire de Bruxelles et le calendrier font que cela prendrait des décennies. Or, un changement est urgent. Je suis bien consciente qu'il reste deux problèmes à résoudre avec la commune de Berchem-Sainte-Agathe et j'en ai déjà expliqué en détail les raisons.

Quant au carrefour avec la chaussée de Gand, ce point noir pénalise lourdement les transports publics, ce qu'indique d'ailleurs le plan communal de développement 2021 de Berchem-Sainte-Agathe. Il faut faire des choix et nous avons maintenu les deux bandes de circulation demandées par la commune, en privilégiant les transports en commun.

Het project dat nu voorligt, omvat de heraanleg van het kruispunt met de Zelliksesteenweg, en valt dus niet te vergelijken.

Au sujet du Siamu, je rappelle que son avis a été demandé de manière systématique, pour tous les projets.

En ce qui concerne le sens unique de la chaussée de Gand, qui figurait déjà dans le plan communal de mobilité de Berchem-Sainte-Agathe de 2014, une variante a brièvement été testée en 2015. La commune a rapidement fait machine arrière. Vous savez qu'il faut toujours se donner le temps, afin de permettre des adaptations et de tirer des enseignements. Le projet présenté aujourd'hui est quelque peu différent : le carrefour avec la chaussée de Zellik sera réaménagé et, partant, la capacité automobile sera augmentée. La comparaison ne tient donc pas la route.

1173 *Er worden geen bomen weggehaald, maar net bijgeplant. Het worden hogere bomen van diverse soorten en de greppels worden breder.*

Je rappelle que nous allons verduriser beaucoup plus cet axe. Nous n'allons pas retirer, mais au contraire planter des arbres. Ils seront plus hauts, les essences seront plus variées et les fossés seront plus grands, alors que la végétation actuelle est rachitique. Le projet est donc très ambitieux sur ce plan-là.

Momenteel wordt er aan de huizenkant in de Maria van Hongarijelaan geparkeerd, maar daar zijn veel garages. We gaan de rijbaan zo heraanleggen dat parkeren op de middenberm mogelijk wordt. Op die manier compenseren we de geschrapte plaatsen in de Keizer Karellaan.

Quant au stationnement, je rappelle que, pour l'instant, les automobilistes se garent du côté des maisons sur l'avenue Marie de Hongrie. Chaque fois qu'il y a une sortie de garage, et elles sont nombreuses, on ne peut se garer. Nous allons donc changer les bandes de circulation et de stationnement de manière à autoriser le stationnement sur la berme centrale de l'avenue. Cette solution nous fait gagner beaucoup d'espace public et elle compense les places perdues sur l'avenue Charles-Quint. J'y vois là une réponse positive de la commune de Ganshoren, car je rappelle que c'est elle qui a proposé cette solution.

1175 **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).**- Hoeveel parkeerplekken worden er gecreëerd?

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- Combien de places de parking seront-elles créées ?

1175 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- Ik zal u de cijfers bezorgen.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je ne dispose pas des chiffres ici, mais je vous les communiquerai.

- De incidenten zijn gesloten.

- Les incidents sont clos.

1181 **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

1181 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

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

1181 **betreffende de follow-up van het 29e boek van opmerkingen van het Rekenhof over het beheer van de wegwerkzaamheden.**

concernant le suivi du 29e cahier d'observations de la Cour des comptes concernant la gestion des chantiers en voirie.

1183 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).**- In 2021 voerde het Rekenhof een audit uit van het beheer van wegwerkzaamheden door Brussel Mobiliteit. De resultaten waren bijzonder alarmerend. Daarom stelde het Rekenhof een reeks aanbevelingen op.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Madame la Ministre, en 2021, la Cour des comptes a réalisé un audit de la gestion des travaux en voirie par Bruxelles Mobilité, audit dont le résultat était particulièrement alarmant. La Cour des comptes a, dès lors, proposé une série de recommandations afin d'améliorer la

In zijn 29e boek bespreekt het Rekenhof de uitvoering van die aanbevelingen. Slechts drie aanbevelingen werden uitgevoerd. Vijf zijn nog in uitvoering en zeven werden niet gevolgd.

Het Rekenhof ziet vooruitgang inzake kennis van het netwerk, planning van de werkzaamheden en interne organisatie, maar geeft aan dat de raming van de kosten en de termijnen, het beheer van de vergunningen en de toelatingen en de uitvoering van de werken nog beter kunnen. Het Rekenhof vraagt zich ook af of het kadaster van de ondergrondse elementen eindelijk klaar is.

Inzake overheidsopdrachten heeft Brussel Mobiliteit de aanbevelingen over de speciale sectoren en over de bestelopdrachten verworpen. Wat doet u om de vastgestelde tekortkomingen te verhelpen?

coordination des chantiers et de limiter les répercussions desdits travaux sur les riverains et la mobilité.

Dans le cadre du 29e cahier d'observations adressé au Parlement bruxellois, la Cour des comptes a dressé l'état des lieux du suivi de ces recommandations. Ainsi, sur les quinze recommandations faites à Bruxelles Mobilité, sept n'ont pas été suivies, cinq sont en cours de mise en œuvre et seulement trois ont fait l'objet d'un suivi ad hoc.

La Cour des comptes précise néanmoins que des progrès ont été constatés dans la connaissance du réseau, la planification des travaux et l'organisation de Bruxelles Mobilité. Elle souligne par ailleurs que des améliorations restent attendues pour ce qui est des estimations des coûts et des délais, de la gestion des autorisations et des permis ainsi que de l'exécution des chantiers.

La Cour des comptes estime que plusieurs de ses recommandations doivent toujours être mises en œuvre par Bruxelles Mobilité. En effet, en ce qui concerne la connaissance du réseau et la planification des travaux, le cadastre du sous-sol est-il enfin complet ? Dans la négative, pourquoi ?

Pour ce qui concerne les recommandations sur les marchés publics, Bruxelles Mobilité avait refusé tant les recommandations relatives aux secteurs spéciaux que celles portant sur les marchés sujets à commandes. Quelles mesures allez-vous mettre en place afin de remédier aux manquements constatés par la Cour des comptes et dans quels délais ?

Concernant la création d'une base de données officielle des prix en Région bruxelloise, Bruxelles Mobilité considérerait qu'il appartenait à perspective.brussels de prendre en charge la gestion des prix du marché.

Il nous semble pertinent que Bruxelles Mobilité puisse commencer à répertorier ces données afin d'en tirer parti. Quels freins empêcheraient la mise en place de ce projet ?

Concernant l'évaluation et l'amélioration de la coordination des chantiers en Région de Bruxelles-Capitale, la Cour des comptes avait émis trois recommandations, toutes refusées par Bruxelles Mobilité. Elles touchaient à la coordination interne des chantiers, à leur coordination spatiale et temporelle et à leur encadrement réglementaire. À la suite de ce refus, qu'avez-vous mis en place pour résoudre ces problèmes ?

La plateforme Osiris est un projet ambitieux de la Région, qui nécessite encore des calibrages. Quelles sont les principales recommandations de l'étude portant sur l'analyse des procédures, ressources régionales et outils régissant la coordination des chantiers, menée par le bureau d'études BDO mi-2024 ? Les mesures mises en place pour simplifier la plateforme, avant les résultats de l'étude, ont-elles finalement porté leurs fruits ? Qu'avez-vous appris de leur évaluation ?

¹¹⁸⁵ *Brussel Mobiliteit is voorts van mening dat perspective.brussels zou moeten instaan voor de oprichting van een officiële prijzendatabank. Wat zijn de obstakels voor dat project?*

Brussels Mobiliteit heeft ook de drie aanbevelingen over een betere interne coördinatie van de bouwplaatsen, de coördinatie in ruimte en tijd en de regelgeving verworpen. Wat hebt u gedaan om die problemen op te lossen?

In 2024 voerde het adviesbureau BDO een studie uit over de coördinatieprocedures en -instrumenten. Wat zijn de voornaamste aanbevelingen? Hebben de maatregelen om het platform Osiris te vereenvoudigen hun vruchten afgeworpen?

U werkt aan een hervorming van de ordonnantie over de bouwplaatsen. Wat zijn de belangrijkste doelstellingen?

De audit bracht een opvallend gebrek aan personeel aan het licht voor de werfinspecties. Hoe is dat probleem aangepakt?

¹¹⁸⁷ **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)** (in het Frans).- In 2021 heeft het Rekenhof Brussel Mobiliteit doorgelicht, dat intussen verschillende punten heeft verbeterd. Brussel Mobiliteit heeft echter ook verschillende aanbevelingen verworpen, zoals de oprichting van een kadaster van ondergrondse elementen, de herziening van de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen en de verbetering van de interne coördinatie.

Een ander verbeterpunt betreft het beheer van overheidsopdrachten. Volgens het Rekenhof ligt de focus te veel op het prijs criterium en wordt er onvoldoende rekening gehouden met de uitvoeringstermijnen. De prijzen en termijnen worden vaak ook aanzienlijk overschreden.

Brussel Mobiliteit heeft slechts vijf van de achttien aanbevelingen volledig uitgevoerd. Zes zijn nog in uitvoering en zeven zijn niet gevolgd. Klopt het dat Brussel Mobiliteit niet van plan is om sommige aanbevelingen uit te voeren? Wat is de reden daarvoor?

¹¹⁸⁹ **De heer Stijn Bex (Groen)**.- Ik dank collega d'Ursel voor de vraag, want die betreft een belangrijk onderwerp. Openbare werken gaan immers altijd gepaard met veel uitgaven en vaak ook met veel overlast voor de omwonenden. Daarom moeten we ervoor zorgen dat die zo efficiënt mogelijk uitgevoerd kunnen worden, en de aanbevelingen van het Rekenhof kunnen daarbij helpen.

Toen ik lid was van de commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement, heb ik gezien dat daar hard aan gewerkt werd. Ook al is het niet mogelijk om alle aanbevelingen van het Rekenhof onmiddellijk te volgen, toch moet er bereidwilligheid zijn om er maximaal op in te zetten.

We kunnen ook leren van andere overheden. In Vlaanderen verricht De Werkvennootschap bijvoorbeeld mooi werk inzake het beheer van werkzaamheden en het in de markt zetten van

Vous travaillez à la rédaction d'une réforme de l'ordonnance « Chantiers ». Quels principaux objectifs poursuivez-vous dans ce texte ?

Enfin, pouvez-vous nous fournir un calendrier de mise en œuvre des recommandations déjà mises en œuvre et en cours, comme l'inspection des chantiers, qui est régulièrement pointée comme un point noir du suivi des chantiers. L'audit avait révélé un manque criant de personnel. Comment y remédiez-vous ?

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- En 2021, la Cour des comptes a audité Bruxelles Mobilité qui, entre-temps, a amélioré plusieurs points évoqués par ma collègue. Il reste néanmoins certains points négatifs sur lesquels il y a lieu de travailler. En effet, on a l'impression que Bruxelles Mobilité a rejeté plusieurs recommandations importantes, comme la création d'un cadastre des éléments en sous-sol, la révision de la commission de coordination des chantiers et l'amélioration de la coordination interne.

Un autre point concerne la gestion des marchés publics. Pour leur attribution, la Cour estime qu'une approche centrée sur le critère du prix, sans prise en compte suffisante des délais d'exécution, n'est pas la plus appropriée. Par ailleurs, la maîtrise des coûts et des délais est jugée faible, ce qui donne lieu à des coûts supplémentaires et un allongement considérable des délais d'exécution des travaux.

La coordination des chantiers passe pour inefficace, tandis que le suivi des recommandations semble insuffisant. Sur les dix-huit recommandations formulées en 2021, seules cinq ont été pleinement mises en œuvre, six sont en cours d'application et sept n'ont pas été suivies, ce qui reflète un manque d'engagement réel envers des réformes structurelles.

Comment Bruxelles Mobilité se positionne-t-elle vis-à-vis des observations de la Cour ? Confirmez-vous qu'elle n'a pas la volonté de mettre en œuvre certaines de ces recommandations ? Si oui, pourquoi ?

M. Stijn Bex (Groen) (en néerlandais).- Les travaux publics entraînent d'importantes dépenses et souvent beaucoup de désagréments pour les riverains. C'est pourquoi nous devons veiller à leur bonne gestion. Les recommandations de la Cour des comptes peuvent y contribuer, mais il faut s'y atteler.

Nous pouvons aussi apprendre des autres niveaux de pouvoir, notamment de la Flandre, avec laquelle nous collaborons déjà pour certains chantiers.

Bien que je comprenne que toutes les recommandations ne peuvent pas être mises en œuvre immédiatement, j'aimerais que nous fassions le point sur les avancées.

raamcontracten. Brussel Mobiliteit werkt overigens al samen met Vlaanderen voor tram- en fietsinfrastructuur.

Hoewel ik begrijp dat de aanbevelingen niet allemaal onmiddellijk uitgevoerd kunnen worden, ben ik net als de andere commissieleden benieuwd naar de vorderingen.

¹¹⁹¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De bouwplaatsen betreffen niet alleen openbare werken, maar ook werkzaamheden van telecomoperatoren en nutsbedrijven. Het platform Osiris zorgt soms voor frustraties. We moeten het dus zo efficiënt mogelijk maken. Er is zeker nog ruimte voor verbetering, maar er zijn al een aantal problemen opgelost.*

Bijlage 1 van het rapport van het Rekenhof, dat in september 2021 werd gepubliceerd, bevat een stevige argumentatie, waarin onder meer wordt uitgelegd waarom Brussel Mobiliteit bepaalde aanbevelingen heeft verworpen.

Brussel Mobiliteit is het eens met de noodzaak van een volledig kadaster van de ondergrondse netwerken van de nutsbedrijven, maar niet met de manier waarop dat volgens het Rekenhof moet worden bereikt. De drie gewesten zullen binnenkort een protocolakkoord ondertekenen over een gemeenschappelijk formaat. Daarna kan de regering een ordonnantie opstellen om de nutsbedrijven te verplichten om informatie over hun netwerken mee te delen.

De praktijken inzake overheidsopdrachten evolueren voortdurend. Zo gebruikt Brussel Mobiliteit voor microprojecten alleen nog maar raamovereenkomsten. Het zou contraproductief zijn om telkens een aparte aanbesteding uit te schrijven. Het is daarom begrijpelijk dat de aanbeveling van het Rekenhof niet strikt wordt toegepast.

Ik heb gevraagd om de aanbestedingsprocedure voor de speciale sectoren opnieuw te evalueren, ook al is er in de praktijk weinig verschil met de gewone regels.

Wat de oprichting van een officiële prijzendatabank betreft, heeft Brussel Mobiliteit, in afwachting van een algemene gewestelijke databank die door perspective.brussels zal worden beheerd, een instrument ontwikkeld om de kosten van een microproject of project te evalueren op basis van de gemiddelde waarde van de prijzen van de verschillende lopende raamovereenkomsten.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je vous remercie pour cette question technique et très importante. Nous devons trouver un équilibre, car de plus en plus de chantiers sont ouverts pour différentes raisons et nous devons les gérer et faire en sorte que l'impact sur le trafic soit contrôlé, tout en continuant à développer la Région. Je rappelle aussi que ces chantiers concernent non seulement les travaux publics, mais également les opérateurs et les impétrants.

Osiris est un outil à propos duquel de nombreuses discussions ont déjà été menées, car il crée parfois des frustrations. Il faut donc le rendre le plus efficace possible. Osiris permet également d'être informé le matin qu'une voirie est bloquée en raison d'un chantier qui a des répercussions ailleurs. Il faut trouver de bons équilibres, mais je pense qu'il y a encore une marge de progression, même si plusieurs problèmes ont déjà été résolus.

En effet, le rapport de la Cour des comptes aborde plusieurs recommandations concernant la coordination des chantiers et les marchés publics. Je tiens à rappeler que l'annexe 1 de ce rapport, publié en septembre 2021, fournit une argumentation solide, précisant, entre autres, le refus de certaines recommandations. Je vous invite à consulter la réponse de Bruxelles Mobilité sur ce plan.

Au sujet de la cartographie des réseaux des impétrants en sous-sol, Bruxelles Mobilité travaille dans le sens souhaité par la Cour des comptes, en s'orientant vers un cadastre complet et efficace. Seule la manière d'y parvenir diffère toutefois quelque peu. Un protocole d'accord entre les trois Régions est en cours de signature pour permettre l'adoption d'un format commun. Lorsque ce sera fait, l'administration sera en mesure de proposer une ordonnance afin de rendre obligatoire la participation à ce cadastre.

Les pratiques de marchés publics évoluent continuellement au sein de Bruxelles Mobilité. L'usage des accords-cadres pour les travaux en voirie est, par exemple, désormais limité aux micro-projets pour lesquels il serait contre-productif de passer systématiquement par un marché distinct. En effet, ces micro-projets, de par leur nature et leur dimension, demandent une flexibilité des modalités d'exécution, à laquelle les accords-cadres sont adaptés. Il est dès lors compréhensible que la recommandation de la Cour des comptes ne s'applique pas de manière stricte.

Concernant l'usage de la réglementation applicable aux secteurs spéciaux, même si, en pratique, peu de différences existent par rapport aux règles ordinaires, j'ai demandé que les processus puissent être réévalués afin de s'assurer de leur conformité.

¹¹⁹³ *Tijdens de coronacrisis werd er met gestandaardiseerde vergunningen gewerkt en de beslissingen werden door de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen genomen.*

Na die positieve ervaring hebben we beslist om verder te bekijken hoe we het wettelijk kader en Osiris kunnen bijsturen. BDO, dat de onderzoeksopdracht had gewonnen, heeft zijn verslag vorig jaar afgerond. Het kwam tot stand in overleg met de belangrijkste partners. De volgende regering kan met de aanbevelingen aan de slag.

In afwachting van een structurele hervorming heeft Brussel Mobiliteit al vereenvoudigingen doorgevoerd, waaronder een update van het platform en het schrappen van overbodige technische vragen. Bouwplaatsen die weinig impact hebben, worden nu automatisch goedgekeurd. Uit de evaluaties blijkt echter de behoefte aan een structurele hervorming en die vergt voldoende middelen.

Er is beslist om het archiveringsproces van de Osirisdatabase rationeler aan te pakken door een beroep te doen op Brussel ConnectIT, dat toezicht houdt op een onderzoeks- en bestuursproject voor de digitale archivering voor de hele Gewestelijke Overheidsdienst Brussel. Tegen eind 2025 zou het project moeten zijn afgerond.

Concernant la création d'une banque de données officielle des prix, et en attendant une base de données globale au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale pilotée par perspective.brussels, le service concerné de Bruxelles Mobilité a développé un outil d'évaluation du coût d'un micro-projet ou d'un projet. Cette évaluation se base sur une valeur moyenne des prix des différents contrats-cadres en cours (offres retenues et non retenues régulières). Elle constitue donc une première étape de la création d'une base de données à l'échelle régionale.

À propos de l'évaluation et de l'amélioration de la coordination des chantiers, une volonté de réforme s'est affirmée depuis la crise du Covid-19, notamment grâce à l'expérience acquise durant l'application des arrêtés de pouvoirs spéciaux. Ce régime spécial avait introduit un régime d'autorisations standardisées et une prise de décision centralisée au sein de la commission de coordination des chantiers.

Forts de cette expérience positive et après une première évaluation, nous avons décidé de poursuivre la réflexion sur la réforme du cadre légal et de la plateforme Osiris. Un marché d'étude a ainsi été attribué au bureau BDO, qui a finalisé son rapport mi-2024. Ce rapport a été élaboré en concertation avec les principaux partenaires concernés, à savoir la police, le Siamu, la Commission régionale de la mobilité, Embuild, les gestionnaires de voirie, etc. Ce travail a permis d'identifier les constats et les recommandations d'amélioration de la procédure. Il reviendra au prochain gouvernement de décider des suites à donner à ce projet.

En attendant la mise en œuvre de la réforme structurelle, Bruxelles Mobilité a déjà introduit plusieurs mesures de simplification. Celles-ci incluent la mise à jour de fond du plan de la plateforme et la suppression de certaines questions techniques superflues. Par exemple, pour les chantiers de faible impact, l'encodage a été simplifié et mène désormais à une validation automatique, dès la fin de la saisie. Ces mesures illustrent notre volonté d'améliorer l'expérience utilisateur, un objectif également souligné dans l'étude externe.

Cependant, les évaluations menées montrent que ces initiatives ne porteront pleinement leurs fruits qu'avec une réforme structurelle du cadre légal et de la plateforme. La mise en œuvre complète des recommandations nécessitera des ressources financières et humaines adéquates. J'invite évidemment le prochain gouvernement à poursuivre ces efforts.

Il a été décidé de rationaliser le processus d'archivage de la base de données d'Osiris en confiant un ordre de mission à Bruxelles ConnectIT, qui supervise la mise en place d'un projet d'étude et de gouvernance en matière d'archivage numérique pour l'ensemble du service public régional de Bruxelles, avec comme principal cas d'usage la plateforme Osiris. Ce projet, réalisé par un prestataire externe, a été lancé fin 2024 et devrait aboutir fin 2025.

Enfin, concernant le calendrier de mise en œuvre des recommandations, notamment l'inspection des chantiers, des

1195 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Het is moeilijk om alle kritiek van het Rekenhof, hoofdzakelijk aan het adres van Brussel Mobiliteit, binnen de deadline te beantwoorden. Het zou nuttig zijn om een duidelijk beeld te krijgen waarom de coördinatie van bouwplaatsen in Brussel niet werkt.*

Mijn fractie vraagt daarom hoorzittingen, in de eerste plaats met het Rekenhof, om duidelijkheid te scheppen. De bouwplaatsordonnantie heeft het beheer van de bouwplaatsen in Brussel niet verbeterd. De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen is een kluwen en de aangekondigde 'hypercoördinatie' heeft dan wel een overzicht van de bouwplaatsen in een zone opgeleverd, maar het lijkt niettemin een 'hyperboeltje'.

Het spreekt voor zich dat het wenselijk is om het open- en dichtgooien van straten in de mate van het mogelijke te beperken, maar ook de kosten moeten naar beneden en de deadlines korter. Het Rekenhof stuurt aan op een grondige herziening van de werkwijze van de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen.

1197 **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)** (in het Frans).- *Het rapport van het Rekenhof raakt meerdere fundamentele thema's aan, zoals de kwestie van de openbare aanbestedingen. Uit de systematische overschrijding van de budgetten blijkt dat er geen sprake is van een gestructureerd beleid. Daarom vind ik het, net als mijn liberale collega, aangewezen om het Rekenhof te horen.*

Gisteren zag ik op Instagram een filmpje van Brussel Mobiliteit waarin werd uitgelegd dat Brussel momenteel meer dan 3.000 bouwplaatsen telt. Dat vormt een probleem voor de levenskwaliteit in de stad.

U had het over Osiris, maar die biedt maar een gedeeltelijk resultaat, omdat antwoorden vaak lang op zich laten wachten.

efforts sont déjà en cours. Les mesures de simplification de la plateforme Osiris continueront d'être développées. L'adoption et la publication de l'ordonnance liée à la cartographie du sous-sol est prévue pour 2025.

Il est dommage que la Cour des comptes manque un peu de nuance en considérant rapidement qu'une recommandation est « refusée », mais je peux vous assurer que le travail se poursuit dans les domaines concernés. Une fois de plus, je vous encourage à lire la réponse donnée par Bruxelles Mobilité.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Répondre dans le délai imparti à toutes les critiques de la Cour des comptes, portées essentiellement à l'encontre de Bruxelles Mobilité, est un exercice difficile. Aussi, il nous paraît utile de comprendre en profondeur pourquoi la gestion de la coordination des chantiers ne fonctionne pas à Bruxelles. Tous les Bruxellois peuvent le confirmer.

C'est la raison pour laquelle mon groupe demande des auditions, à commencer par la Cour des comptes, afin d'y voir plus clair. Il faut se rendre à l'évidence : l'ordonnance « Chantiers » et sa révision de 2018 n'ont pas amélioré la bonne gouvernance des chantiers bruxellois ces dernières années. La commission de coordination des chantiers et ses multiples intervenants est une véritable usine à gaz et on ne compte plus les chantiers problématiques et l'accumulation de chantiers ayant de gros impacts sur la vie des Bruxellois. « L'hypercoordination » annoncée à grands renforts de publicité, même si elle a permis de cataloguer les chantiers dans une même zone, apparaît comme un « hyperbrol » de plus.

Il va de soi que l'objectif de concentrer les ouvertures et fermetures de la voirie est souhaitable mais il faut également viser une maîtrise des coûts et des délais d'exécution, à l'image de certains chantiers réalisés dans des pays limitrophes.

La Cour des comptes, elle-même, appelle à revoir de fond en comble le fonctionnement de la commission de coordination des chantiers pour en améliorer l'efficacité. Il ne s'agit plus de la commission de chantiers mais bien du chantier de la commission ! Il est temps que les Bruxellois bénéficient d'un outil performant.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- Plusieurs points du rapport de la Cour des comptes semblent fondamentaux aux yeux de mon groupe, notamment la question des marchés publics. Certes, l'exécution des travaux ainsi que la maîtrise des délais et des coûts sont détaillées dans une annexe, mais le dépassement systématique des budgets initiaux reflète une politique qui n'est ni structurée ni maîtrisée. Dès lors, je pense, à l'instar de ma collègue libérale, qu'il serait judicieux qu'on nous présente ce rapport de la Cour des comptes afin que nous obtenions des clarifications à cet égard.

En effet, j'ai vu hier sur Instagram une vidéo de Bruxelles Mobilité dans laquelle l'intervenante expliquait que plus de 3.000 chantiers étaient en cours à Bruxelles. En matière de

Zou het daarom niet beter zijn om bepaalde onderdelen over te dragen aan de gemeenten?

We moeten ook nagaan of de app geschikt is voor een snel en efficiënt beleid dat aan de behoeften van de Brusselaar beantwoordt.

¹¹⁹⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het klopt dat het aantal bouwplaatsen in Brussel toeneemt. Er zijn niet alleen de bouw- en renovatiewerken, maar ook werken van telecom- en nutsbedrijven en onderhoud aan de weg. Ook wanneer Vivaqua gedurende een kwartier een riooldeksel opent, wordt dat overigens als een bouwplaats beschouwd. Drieduizend bouwplaatsen betekent dus niet drieduizend straten die geblokkeerd zijn door grote machines.*

Het is een echte uitdaging om van Osiris een performante app te maken. Er is al veel verbeterd, maar we zijn er nog niet. Vandaar de evaluatie, die de volgende regering ter harte zal moeten nemen.

¹¹⁹⁹ **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)** (in het Frans).- *Kan iemand ons het BDO-onderzoek presenteren?*

¹¹⁹⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De commissie beslist zelf wat ze doet.*

¹¹⁹⁹ **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)** (in het Frans).- *Laten we vooral voortdoen, nu een regering uitblijft.*

¹¹⁹⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *U begrijpt dat mijn manoeuvreerruimte tijdens deze periode van lopende zaken beperkt is. Mijn antwoord is erg technisch, maar Brussel Mobiliteit kan tot in de kleinste details uitleggen wat er is veranderd. De commissie kan ook een bezoek brengen aan het Brussels Mobility Center.*

coordination, un nombre aussi élevé est problématique pour la qualité de vie des Bruxellois.

Vous avez abordé l'application Osiris, mais celle-ci n'offre qu'un résultat en demi-teinte, car ses représentants mettent souvent beaucoup de temps à répondre. Dès lors, ne serait-il pas judicieux de transférer certaines particularités de cette application vers les communes, afin que les citoyens, souhaitant par exemple effectuer des travaux à leur toit, puissent obtenir plus rapidement des réponses à leurs questions ?

De même, une évaluation de l'outil paraît nécessaire, afin de nous assurer qu'il s'inscrit dans le cadre d'une politique rapide et efficiente répondant aux besoins des Bruxellois.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il est vrai que le nombre de chantiers à Bruxelles, de toutes natures, évolue à la hausse. Cette situation est le résultat de plusieurs activités au sein de la Région, à commencer par les chantiers de construction et de rénovation, qui sont des secteurs économiques importants. À cela s'ajoutent les chantiers liés aux activités des opérateurs de télécommunications, avec l'arrivée d'un quatrième opérateur, des opérateurs d'énergie et d'eau, ainsi que l'entretien et le déploiement du réseau routier. Précisons que quand Vivaqua ouvre une plaque d'égout pendant quinze minutes, par exemple, c'est déjà considéré comme un chantier. Quand on parle de 3.000 chantiers, on ne parle donc pas de 3.000 rues bloquées par de grands engins de chantier.

Concernant Osiris, en faire un outil apprécié et performant constitue un réel enjeu. Il y a encore une marge de progression, même si beaucoup d'adaptations ont déjà été apportées pour améliorer le système. C'est la raison pour laquelle nous avons réalisé une évaluation avec l'ensemble des parties prenantes, évaluation dont le prochain gouvernement devra se saisir à bras-le-corps. L'étude externe menée par BDO fournit une solide base pour permettre au prochain gouvernement de prendre des mesures supplémentaires.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- L'étude de BDO pourrait-elle nous être présentée ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La commission est maître de ses travaux.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- S'agissant du prochain gouvernement, comme nous n'en avons pas, continuons à travailler.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Vous comprenez que je suis limitée dans mes actions durant cette période en affaires courantes. L'analyse et ma réponse sont très techniques et Bruxelles Mobilité peut indiquer dans le détail les adaptations apportées. Des visites peuvent également être organisées au Brussels Mobility Center. C'est à la commission d'en décider.

1199 **De voorzitter.-** De parlementsleden moeten hun verzoeken tot de commissiesecretaris of -voorzitter richten. Ze kunnen in de regeling der werkzaamheden worden opgenomen.

1207 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- Wij hebben net een aanvraag voor een hoorzitting verstuurd.

1207 **De voorzitter.-** Dat zal dan allicht besproken worden tijdens de volgende regeling van de werkzaamheden.

(Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

- Het incident is gesloten.

1215 **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

1215 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1215 **betreffende de door Brussel Mobiliteit bestelde studie over de Brusselse tunnels.**

1217 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- Volgens een recente studie uitgevoerd door de studiebureaus Stratec en Espaces-Mobilités komen vijf tunnels in aanmerking om tegen 2030 te worden gesloten: Vleurgat, Baljuw, Boileau, Georges Henri en Woluwe. Dat zou zowel een fikse besparing op onderhouds- en renovatiekosten - behalve voor de Georges Henritunnel - als een beter ingerichte openbare ruimte opleveren.

De tunnels van de Kleine Ring en de Louiza- en Stefaniatunnel daarentegen zouden best openblijven voor een vlotte doorstroming van het verkeer en het openbaar vervoer, en voor de inrichting van de voetgangersboulevard. De Wet- en de Belliardtunnel ten slotte moeten absoluut gerenoveerd worden, ook al kost dat veel geld.

Welke gevolg geeft u aan die studie?

Voor welke aspecten heeft Brussel Mobiliteit, dat de studie bestelde, vooral aandacht gevraagd? Welke zijn effectief onderzocht?

Hoe verzoenen de auteurs van de studie de hogere kostprijs van de sluiting van bepaalde tunnels met de doelstelling van een betere openbare ruimte?

Zijn er begeleidende maatregelen bestudeerd om de impact van de sluitingen op het verkeer te beperken?

M. le président.- Je rappelle aux députés que leurs demandes doivent être adressées au secrétaire ou au président de la commission et peuvent être intercalées dans l'ordre des travaux.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous venons de vous envoyer la demande d'audition concernant la coordination des chantiers à Bruxelles, en commençant par la Cour des comptes.

M. le président.- Il en sera probablement débattu lors de notre prochain ordre des travaux.

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

- L'incident est clos.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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'étude commandée par Bruxelles Mobilité concernant les tunnels bruxellois.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Une récente étude menée par les bureaux d'études Stratec et Espaces-Mobilités s'est penchée sur l'opportunité de maintenir ou de transformer les tunnels bruxellois, en considérant leur impact sur la mobilité, l'espace public, les coûts de rénovation et le potentiel de reconversion. Cette étude identifie cinq tunnels - Vleurgat, Bailli, Boileau, Georges Henri et Woluwe - comme étant potentiellement « supprimables » d'ici 2030, générant des économies substantielles pour la Région, notamment grâce à la réduction des coûts d'entretien et de rénovation, tout en améliorant l'espace public.

L'étude souligne également la complexité du cas du tunnel Georges Henri, dont la suppression serait plus coûteuse que l'entretien en raison de la présence du prémétro, mais justifiée par l'amélioration de l'espace public.

Par ailleurs, l'étude recommande le maintien des tunnels de la Petite ceinture en raison de leur rôle structurant pour le trafic et les transports en commun, ainsi que des tunnels Louise et Stéphanie, qui facilitent la circulation et l'aménagement de la magistrale piétonne.

Enfin, elle souligne la nécessité de rénover les tunnels Loi et Belliard, malgré le coût important, en raison de leur rôle de porte d'entrée à l'est de Bruxelles.

Au moment du dépôt de ma question, le Parlement n'avait pas pu prendre connaissance de l'entièreté de cette étude. Nous l'avons reçue dans le courant du mois de janvier.

¹²¹⁹ **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)** (in het Frans).- *Het rapport dat het voorstel bevat om vijf tunnels te sluiten, hebben wij intussen kunnen inkijken. Er staat in te lezen dat de tunnels ontzettend veel geld kosten.*

Hoe staat u tegenover die studie? Vanuit welk perspectief is ze besteld en volgens welke voorschriften? Welke inconsistenties zijn erin te vinden? Wat motiveert u om zoveel tunnels te willen sluiten, gezien de aanhoudende verkeersproblemen in het gewest?

De vermelde tunnels liggen vaak op strategische knooppunten. Zijn de gevolgen van hun eventuele sluiting voor het verkeer bestudeerd?

¹²²¹ **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *De vijf genoemde tunnels spelen een sleutelrol in de mobiliteit van het gewest en in het leven van onze medeburgers, vooral dan in dat van handelaars en buurtbewoners.*

Volgens de studie van Brussel Mobiliteit kan de sluiting ervan een besparing van 60 miljoen euro tegen 2030 opleveren, maar op basis van een analyse van Standard & Poor's over de strategische investeringen kunnen we daar vraagtekens bij plaatsen. Ik maak me zorgen over de impact van die sluitingen op de mobiliteit en het economisch evenwicht van het gewest. Het is uw taak, mevrouw de minister, ervoor te zorgen dat iedere beslissing goed onderbouwd en doordacht is en past in een duurzame visie, die rekening houdt met de behoeften van de Brusselaars.

Bevestigt u uw intentie om die tunnels tegen 2030 te sluiten? Zo ja, op welke manier zullen die zones worden getransformeerd? Houdt de geraamde besparing rekening met die herinrichtingskosten?

Uit welke elementen van de studie leidt u af dat de gevolgen voor de mobiliteit beperkt zullen zijn? Hoe garandeert u dat iedereen

Quel suivi accordez-vous à cette étude ?

Quelles étaient les principales demandes de Bruxelles Mobilité, qui a commandé cette analyse aux bureaux d'études ? Quels aspects ont été pris en compte dans le cadre de cette étude ?

Concernant les options émises dans cette étude, comment est concilié le coût plus élevé de la suppression de certains tunnels avec l'objectif d'améliorer l'espace public ?

Des mesures d'accompagnement pour minimiser les impacts potentiels sur la circulation lors de la suppression de ces tunnels ont-elles été étudiées ?

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- Nous avons appris dans la presse qu'un rapport préconiserait la fermeture de cinq tunnels, à savoir Bailli, Vleurgat, Boileau, Georges Henri et Woluwe. Depuis, ce rapport nous est parvenu et nous avons pu l'analyser. On y lit que les tunnels coûtent extrêmement cher.

Dans quelle perspective cette étude a-t-elle été commandée ? Selon quel cahier des charges ? Quelles incohérences ont été soulignées ? Qu'est-ce qui amène à vouloir fermer autant de tunnels, compte tenu des problèmes endémiques de circulation dans la Région ?

Il ne s'agit pas de n'importe quels tunnels, mais de tunnels extrêmement stratégiques puisqu'ils relient des axes importants, comme c'est le cas de Bailli et de Woluwe. Quelles conséquences leur fermeture éventuelle aura-t-elle pour la circulation ? Celles-ci ont-elles été évaluées ?

Quelle est votre position en tant que ministre de la Mobilité face à cette étude ?

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Je souhaite avant tout remercier ma collègue d'avoir soulevé ce sujet essentiel concernant la fermeture des tunnels Vleurgat, Bailli, Boileau, Georges Henri et Woluwe. Ces infrastructures jouent un rôle crucial dans la mobilité bruxelloise et méritent une attention particulière, eu égard à leur rôle dans la vie des citoyens, et surtout dans celle des commerçants et des riverains.

Selon les conclusions de l'étude de Bruxelles Mobilité, leur fermeture permettrait d'économiser 60 millions d'euros d'ici à 2030. Cette perspective soulève toutefois des interrogations, notamment en ce qui concerne l'analyse relayée par Standard & Poor's, qui met en lumière l'importance des investissements stratégiques - comme ceux que nous avons soutenus dans le métro - pour renforcer la solidité financière et la durabilité de notre Région.

Je m'inquiète aujourd'hui des impacts possibles de ces fermetures sur la mobilité et l'équilibre économique de notre Région. Une telle décision doit être justifiée - même lorsqu'elle est en phase exploratoire - par des analyses solides et elle doit être partagée avec les citoyens. Il est de votre responsabilité, Madame la

toegang behoudt tot een performant mobiliteitsnetwerk? Hebt u de impact van de sluitingen voor handelaars en buurtbewoners gemeten? In welke vormen van overleg voorziet u?

Ministre, de clarifier la stratégie envisagée, et de garantir que chaque scénario soit évalué avec rigueur.

C'est pour cette raison que je vous demande si vous confirmez votre intention de fermer ces infrastructures d'ici à 2030. Quels projets de reconversion sont-ils envisagés pour ces espaces ?

Quels éléments de l'étude de Bruxelles Mobilité justifient que les incidences sur la mobilité soient considérées comme étant limitées ? Avez-vous mesuré les impacts économiques et sociaux, notamment, sur les commerces et les riverains ?

Les économies évoquées incluent-elles les coûts liés au réaménagement des zones concernées ?

Comment prévoyez-vous de maintenir un réseau de mobilité performant pour tous les usagers, malgré la suppression des tunnels ? Quels mécanismes de concertation seront mis en place avec les citoyens et les parties prenantes ?

Madame la Ministre, je vous invite à clarifier vos intentions et à détailler les analyses qui soutiennent ces propositions. Nous devons garantir que chaque décision s'inscrive dans une vision durable et respectueuse des besoins des Bruxellois.

Mme Joëlle Maison (DéFI). - Je n'ignore pas qu'il s'agit d'une étude préliminaire et prospective, mais si nous en débattons, nous devons évoquer certains éléments essentiels. Par ailleurs, je suis plutôt progressiste sur les questions de mobilité et je ne suis pas attachée au statu quo. J'estime qu'il ne faut pas rejeter des solutions étudiées dans tous leurs aspects si elles constituent une amélioration pour notre Région.

Dans le cadre du présent dossier, il ressort de la lecture de l'étude préliminaire que des approfondissements s'imposent sur trois points essentiels.

D'abord, l'étude affirme que la suppression de cinq tunnels permettrait des gains économiques parce que les projets de réaménagement de ces tunnels sont, comme nous le savons, extrêmement coûteux. Je n'ai toutefois pas l'impression que cette étude, pour contrebalancer aussi ces gains économiques, évoque des projets de réaménagement en surface qui favoriseraient la végétalisation, l'embellissement, la mobilité douce et la qualité urbaine. Il faudrait évidemment que ces coûts soient évoqués de manière exhaustive puisqu'ils compensent l'économie réalisée par la non-réhabilitation de ces tunnels. Avez-vous une idée de ces coûts ?

Ensuite, il faudrait aussi examiner la perspective des reports du trafic souterrain sur les voiries de surface, lesquels pourraient engendrer des coûts cachés en termes de pollution, d'embouteillages, de nuisances sonores et d'émissions de particules fines. Ces potentiels impacts ont-ils été intégrés dans l'analyse coûts/bénéfices de l'étude ?

Enfin, je songe également à l'impact de ces suppressions de tunnels sur la circulation des bus, en particulier pour les tunnels

¹²²³ **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- Inzake mobiliteit ben ik nogal progressief en ik sta zeker open voor verbeteringen. Bij het lezen van de studie springen echter drie zaken in het oog die grondiger onderzoek vereisen, want als we tunnels sluiten zonder zicht te hebben op de gevolgen en de alternatieven, dreigen we van een koude kermis thuis te komen.

Ten eerste spreekt de studie wel over de uitgespaarde renovatiekosten voor de tunnels, maar niet over de kosten voor een bovengrondse herinrichting die de zones groener en leefbaarder maakt. Hebt u een idee hoeveel die bedragen?

Ook de verborgen kosten in termen van vervuiling, files en geluidshinder, veroorzaakt door het extra bovengrondse verkeer, moeten bekeken worden. Is die impact in de kosten-batenanalyse van de studie verrekend?

Ten slotte moeten we ook kijken naar de gevolgen voor het busverkeer, vooral wat de tunnels Baljuw en Vleurgat betreft. De Vleurgatsesteenweg, die daar de Louizalaan kruist, is al erg overbelast, wat het gebruik van bussen die daar passeren minder aantrekkelijk maakt.

1225

De heer Stijn Bex (Groen).- Als we nagaan hoeveel ellende we de voorbije vijf tot tien jaar met onze tunnels gehad hebben, moeten we op zijn minst bestuderen wat we in de toekomst willen. De studie analyseert de functie van de huidige infrastructuur en de vraag hoe we die de komende decennia kunnen onderhouden en ervoor zorgen dat de kosten in verhouding blijven tot het nut. Als het meer zou opbrengen om tunnels te sluiten, moeten we daar rekening mee houden. Dat is mijn interpretatie van die studie. Ze vormt een uitnodiging voor de volgende regering om daarmee aan de slag te gaan. Ik kan me immers moeilijk voorstellen, mevrouw de minister, dat het parlement u in lopende zaken tunnels zou laten sluiten.

We moeten die studie ter harte nemen en goed analyseren wat we ermee kunnen doen. We moeten de mensen niet wijsmaken dat we morgen deze of gene tunnel sluiten, maar we moeten er wel over nadenken. We staan voor een moeilijke begrotingsoefening, en als we door 60 miljoen euro te besparen een andere investering kunnen financieren die de Brusselaar ten goede komt, dan moeten we dat overwegen.

Ik ben daarom wel benieuwd naar het vervolg dat u voor de studie ziet. Hoe moet de volgende regering daar volgens u mee aan de slag gaan?

1227

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) *(in het Frans).*- Volgens het onderzoek van Stratec zou de sluiting van bepaalde tunnels slechts een beperkte impact hebben op de mobiliteit. We moeten echter voorzichtig zijn en in nauw overleg met de betrokken gemeenten de gevolgen voor de wijken en de doorstroming van het openbaar vervoer objectief inschatten.

Er heerst nu al bezorgdheid over de mogelijke sluiting van de Baljuw- en Vleurgattunnel, onder meer wat de verplaatsing van het verkeer en de vervuiling betreft. Bovendien werden er onlangs omvangrijke werken in die tunnels aangevat. Hoe verantwoordt u dat de overheid zoveel investeert in infrastructuur die ze wil verwijderen?

Daarnaast moet het economische model waarop het beheer en de renovatie van de tunnels gebaseerd zijn, onder de loep worden genomen. Die publiek-private samenwerkingen zijn bijzonder geldverslindend. Dat hebben we ook gezien bij metrolijn 3. De grote bedrijven worden nooit bestraft voor hun fouten en vertragingen en de overheid blijft er geld in pompen. De overheid

Bailli et Vleurgat. J'emprunte très régulièrement ces axes de circulation et ces transports en commun et je constate que la voirie transversale - la chaussée de Vleurgat - qui coupe l'avenue Louise, est déjà très engorgée. Cela diminue l'attractivité et l'utilisation de ces bus.

Nous voudrions des réponses à ces questions, parce que s'il s'agit de faire et de défaire, c'est-à-dire de fermer ces cinq tunnels pour se rendre compte ensuite que les solutions alternatives ne sont ni prêtes ni finançables, cela n'en vaut pas la peine.

M. Stijn Bex (Groen) *(en néerlandais).*- L'étude analyse la fonction des infrastructures actuelles et s'interroge sur la manière de les entretenir au cours des prochaines décennies, en veillant à ce que le coût reste proportionnel à leur utilité. S'il est plus rentable de fermer des tunnels, nous devons en tenir compte. Nous sommes confrontés à un exercice budgétaire difficile. Si l'économie de 60 millions d'euros nous permet de financer un autre investissement qui profite aux Bruxellois, nous devons l'envisager.

Selon vous, quelles suites le prochain gouvernement devra-t-il donner à cette étude ?

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Madame la Ministre, la question de la fermeture de certains tunnels bruxellois mérite un débat approfondi, mais il est essentiel de partir des bons constats.

Il ressort de l'étude réalisée par Stratec que la suppression de certains tunnels n'aurait qu'une incidence limitée sur la mobilité, avec des reports de trafic jugés faibles. Il convient néanmoins d'être prudent et d'objectiver ces projections en concertation avec les communes concernées, afin de mesurer les répercussions concrètes sur les quartiers concernés et la fluidité des transports en commun.

Prenons par exemple les tunnels Bailli et Vleurgat, qui pourraient figurer parmi les premiers visés. Leur fermeture suscite déjà des inquiétudes quant au report de la circulation dans les quartiers avoisinants, aux pics de pollution que cette fermeture pourrait générer ainsi qu'aux effets sur la fluidité des transports publics. Rappelons, par ailleurs, que des travaux de grande envergure ont récemment été entamés dans ces tunnels. Comment justifier ces investissements publics si ces infrastructures devaient être supprimées ?

moet opnieuw zelf de touwtjes in handen hebben bij zulke grote werken en de kosten en termijnen beheersen.

Welke beslissingen hebt u in overleg met de betrokken gemeenten genomen om de werkelijke gevolgen van de sluiting van die tunnels op de verkeersdoorstroming en de vervuiling objectief in te schatten?

Plant u onderzoek naar de mogelijkheid om af te stappen van publiek-private samenwerkingen?

Au-delà de la question des tunnels proprement dits, il convient également de se pencher sur le modèle économique sur lequel sont basées leur gestion et leur rénovation. En effet, la Région a choisi d'effectuer ces travaux par le biais de partenariats public-privé (PPP), un modèle connu pour être synonyme de gouffre financier : de grandes multinationales assurent le financement et, en échange, la collectivité paie un loyer exorbitant qui peut s'étaler sur plusieurs décennies. Le même type de mécanisme a été mis en place pour le chantier du métro 3, dont on connaît le fiasco.

Ces grandes entreprises ne sont jamais sanctionnées pour leurs retards et leurs erreurs, et l'argent public continue de couler à flots, ce qui est insupportable. Il faut impérativement reprendre le contrôle des grands chantiers à Bruxelles. Nous avons besoin d'une régie publique capable de gérer directement les marchés et d'assurer la maîtrise des coûts et des délais. Poursuivre dans la voie des PPP revient à systématiquement privilégier les multinationales au détriment de la collectivité.

Quelles décisions avez-vous prises en concertation avec les communes concernées afin d'objectiver les répercussions réelles de la fermeture de ces tunnels sur la circulation et la pollution ?

Enfin, des études sont-elles prévues ou ont-elles déjà été entamées en vue d'abandonner les PPP, ce modèle qui grève nos finances publiques et prive la Région de sa maîtrise sur ces chantiers de grande ampleur ?

¹²²⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.** - De heer Bex heeft een correct beeld geschetst van de situatie. De regering is in lopende zaken en heeft geen enkele beslissing genomen op basis van de studie.

Het is onze bedoeling om goed in kaart te brengen hoever we staan en wat de mogelijkheden zijn, zodat de huidige en de volgende regeringen goed geïnformeerd zijn en op basis daarvan de juiste beslissingen kunnen nemen. Een aantal zaken moet nog worden onderzocht. Het betreft een eerste studie, op basis waarvan nog niet helemaal duidelijk is welke informatie in de toekomst nog nodig zal zijn.

¹²³¹ *(verder in het Frans)*

Met het oog op de ontwikkeling van het gewest in de komende decennia en de sociale context en milieu-uitdagingen waarmee we worden geconfronteerd, is het dus logisch om alle opties grondig te bestuderen.

In het gewestelijke mobiliteitsplan was al sprake van de toekomst van een aantal grote verbindingswegen. Er moet echter een uitgebreidere analyse worden gemaakt van wat er met de tunnels mogelijk is. Het was ook de bedoeling om tot een eerste kostenraming te komen. Het onderzoek is een eerste stap, een strategische visie op middellange en lange termijn.

Het strategische onderzoek begon met een diagnosefase. Vervolgens werd een driedimensionele analyse uitgevoerd,

Mme Elke Van den Brandt, ministre *(en néerlandais).* - *Le gouvernement, en affaires courantes, n'a pris aucune décision sur la base de l'étude.*

Notre objectif est de dresser un état des lieux de la situation et des options qui s'offrent à nous, afin que les gouvernements actuel et futur puissent prendre des décisions éclairées. Un certain nombre de questions doivent encore être examinées.

(poursuivant en français)

Les tunnels sont des infrastructures qui ont été pensées et exécutées dans les années 1950 et 1960. Ces ouvrages renforcent la pénétration au cœur de la ville, comme le tunnel Annie Cordy qui s'étend depuis la périphérie sur près de 3 km pour permettre à environ 44.000 véhicules de déboucher directement sur la Petite ceinture et le centre-ville. D'autres tunnels, parmi lesquels ceux de la Petite ceinture, permettent de réduire les contraintes liées aux conflits aux carrefours.

La conception de l'aménagement de la Région a des incidences structurantes sur l'espace urbain, dont un impact budgétaire substantiel. Ainsi, dans la perspective du déploiement de la Région pour les décennies à venir, face aux enjeux sociaux et environnementaux auxquels nous sommes confrontés, discuter

waarin de mobiliteit, de kwaliteit van de openbare ruimte en de staat van de tunnel aan bod kwamen. Op basis daarvan zijn een aantal mogelijkheden uitgewerkt en met verkeerssimulaties verfijnd.

Op vijftig jaar zou de aanpassing van de tunnels in het onderzoek meer dan 100 miljoen euro opleveren. Alleen al voor de Baljuwtunnel is er een budget van 40 miljoen euro.

Met een langetermijnstrategie kunnen we ook onderhouds- en renovatiekeuzes maken op basis van de geplande levensduur van de kunstwerken.

Op korte termijn gaat geen enkele tunnel dicht, maar we moeten weten wat we over tien of dertig jaar willen, want dat is bepalend voor de keuzes die we vandaag maken.

de ces infrastructures et étudier toutes les options de manière approfondie semble logique, prudent et même raisonnable.

Le plan régional de mobilité soulevait déjà la question du devenir de certaines grandes infrastructures routières. Cependant, il était nécessaire de disposer d'une analyse plus complète présentant les possibilités de reconfiguration des tunnels, en tenant compte des atouts et faiblesses qu'ils représentent, selon le cas, concernant le fonctionnement des différents réseaux de mobilité et la qualité de l'espace public. Le but était également de parvenir à donner une première estimation du coût de telles opérations et de l'impact financier sur l'ensemble du cycle d'entretien, d'environ 50 ans, des ouvrages concernés.

L'étude est à considérer comme une première étape, une vision stratégique à moyen et long termes, qui doit être suivie par des études plus poussées.

L'étude stratégique a débuté par une phase de diagnostic afin de rassembler et de comparer de nombreuses informations, telles que la caractérisation des ouvrages d'art, les données de trafic et de congestion, la typologie des axes rencontrés et les aspects relatifs à la qualité de vie.

Une analyse a ensuite été menée selon trois dimensions, dont la première est la mobilité, à savoir l'intérêt et le risque que représentent une fermeture ou une adaptation d'un tunnel pour le fonctionnement des différents réseaux de mobilité. La deuxième est relative à la qualité de l'espace public, autrement dit la qualité de vie, l'emprise du tunnel par rapport à ses fonctions et le lien avec d'autres projets. La dernière concerne l'état du tunnel, afin d'évaluer les possibilités d'action et les enjeux budgétaires. Sur cette base, un premier éventail de possibilités a été élaboré et affiné ensuite avec des simulations de trafic.

Il est important de souligner les éléments financiers. En effet, sur une échelle de 50 ans, l'adaptation des tunnels identifiés par cette étude permettrait de dégager plus de 100 millions d'euros. Le tunnel Bailli correspond à lui seul à un budget de 40 millions d'euros.

Une stratégie à long terme permet également de faire des choix d'entretien et de rénovation en fonction de la durée de vie planifiée des ouvrages.

Aucun tunnel ne sera fermé à court terme, mais nous devons savoir ce que nous voudrions faire dans 10 ans ou 30 ans, car cela détermine les choix que nous faisons aujourd'hui.

Par exemple, pour l'avenue Louise, une étude plus poussée a été lancée. Ce type d'étude analyse les mesures d'accompagnement plus détaillées, comme l'aménagement des carrefours, le phasage des feux, les plans de circulation, etc. À ce stade, elle démontre qu'en fonction des flux automobiles actuels, il serait possible de réfléchir à une reconfiguration des tunnels. Je rappelle toutefois que nous sommes dans une phase d'étude et que nous sommes un

¹²³³ *Er is bijvoorbeeld een diepgaand onderzoek over de Louizalaan van start gegaan, waarin de begeleidende maatregelen uitgebreider worden geanalyseerd. Tot nu toe blijkt eruit dat het met de huidige autostroom mogelijk is om de tunnels anders te gebruiken.*

Het onderzoek moet een eerste strategische visie opleveren. Op basis van de eerste resultaten kunnen we verder bepalen wat de

impact van de schrapping of aanpassing van kunstwerken is en welke begeleidingsmaatregelen aangewezen zijn.

Intussen blijven we het meerjareninvesteringsplan voor de tunnels uitvoeren. Het aantal veiligheidsinspecties is opgevoerd en daaruit is gebleken dat er dringend onderhoud nodig was aan de Baljuw- en de Vleurgattunnel.

gouvernement en affaires courantes. Aucune décision n'est prise aujourd'hui.

Cette étude a vocation à établir une première vision stratégique, qui évalue les principales infrastructures de tunnels de la Région, au regard de leur impact sur le plan de la mobilité, de l'incidence sur l'espace public et sur les plans opérationnel et budgétaire. Il convient maintenant, sur la base de ces premiers résultats, d'approfondir les différents cas, de déterminer plus précisément les impacts d'une éventuelle suppression ou adaptation de ces infrastructures, et de préciser les mesures d'accompagnement sur le plan de la mobilité et de l'espace public.

Je rappelle également que, dans l'intervalle, nous continuons de mettre en œuvre le plan pluriannuel d'investissement pour les tunnels. Nous avons par ailleurs renforcé les inspections de sécurité pour garantir une sécurité permanente dans les tunnels et agir en urgence au besoin. Ces inspections ont, par exemple, révélé des problèmes que nous avons dû régler en urgence dans les tunnels Bailli et Vleurgat. La sécurité prime bien entendu.

¹²³⁵ **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *Het uitgangspunt van die studie was te beperkend. Er werd alleen maar gekeken naar een mogelijke sluiting, zonder rekening te houden met andere aspecten.*

Werd er rekening gehouden met de economische spelers?

Als die tunnels gesloten worden, moeten ze opgevuld worden. In de studie wordt niets gezegd over de kosten daarvoor.

De MR-fractie is niet tegen een afbraak, maar die optie moet ook afgezet worden tegen de miljoenen euro's die geïnvesteerd werden in de renovatie van de tunnels.

Het komt er vooral op aan dat we zorgen voor een efficiënt beheer in samenwerking met alle operatoren, alsook voor een vlotte verkeersdoorstroming.

Hebben de onderzoekers mogelijkheden onderzocht om de financiering van de renovatie te optimaliseren?

De uitgaventoetsing had een aantal tekortkomingen aan het licht gebracht betreffende de tunnels. Welk gevolg werd daaraan gegeven?

Wanneer worden de knopen doorgesneden, onder meer voor de Baljuw- en de Vleurgattunnel? Of wordt de hete aardappel doorgeschoven naar de volgende regering?

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Ces éléments de réponse ne me satisfont pas tout à fait. L'étude est censée constituer un outil d'aide à la décision : formuler des recommandations pour chaque tunnel, à savoir les maintenir en l'état, ne pas les fermer totalement, en supprimer à l'horizon 2030 ou sur un plus long terme. Selon moi, l'étude a tout de même adopté un prisme réducteur et envisage uniquement la question de la fermeture ou non, sans tenir compte d'autres aspects.

Les opérateurs économiques ont-ils été pris en considération ?

L'étude n'aborde pas non plus la question du coût du comblement des tunnels, si ceux-ci étaient amenés à être supprimés. Il ne faut pas croire que nous pouvons laisser les tunnels « végéter ».

Mon groupe n'est pas opposé à la déconstruction. Cependant, cette option doit être étudiée au regard des millions d'euros investis dans la rénovation de tous ces tunnels. Nous ne sommes pas contre une rationalisation des dépenses publiques, qui est essentielle, mais la question est de savoir où nous pouvons réaliser des économies et où nous devons vraiment investir.

Quelle image souhaitons-nous en outre véhiculer de Bruxelles, capitale de l'Europe ? Ce qui compte réellement est d'assurer une gestion efficace avec tous les opérateurs, d'assurer la fluidité, de désengorger le trafic pour lequel les tunnels sont une partie de la solution, de même que le développement des transports en commun.

Par ailleurs, l'étude a-t-elle examiné les pistes permettant d'optimiser le financement de la rénovation ? L'examen des dépenses avait mis en lumière toute une série de dysfonctionnements concernant les tunnels. Qu'en est-il du suivi ?

Concernant les tunnels Bailli et Vleurgat, entre autres, des décisions s'imposent à moyen terme. Qu'en est-il ? Je me

1237 **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)** (in het Frans).- *Er werd maar één scenario onderzocht, terwijl een algemene visie lijkt te ontbreken.*

Het onderhoud van de tunnels werd jarenlang verwaarloosd door uw voorgangers en nu krijgen we daarvoor de buitensporige rekening gepresenteerd. Er moeten dus belangrijke beslissingen genomen worden, waarbij we werkelijk alle aspecten en effecten goed moeten afwegen om na te gaan of een sluiting uiteindelijk niet duurder uitvalt.

De studie is een eerste stap, maar volstaat niet als basis om uiterst belangrijke beleidsbeslissingen inzake mobiliteit te nemen.

1239 **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *U bekijkt de situatie niet in zijn geheel.*

Door het verkeer uit de wijken te weren, komt dat allemaal terecht op de grote verkeersaders. Daar werden op sommige plekken dan ook nog eens rijstroken geschrapt, waardoor het verkeer er langer vaststaat dan een aantal jaar geleden en bijgevolg de luchtkwaliteit achteruitgaat.

Kredietbeoordelaars benadrukken overigens dat rijkdom gecreëerd wordt door beweging.

Iedereen klaagt over het geldgebrek van het gewest, maar we mogen ons niet blindstaren op die 60 miljoen euro. Waar het werkelijk om gaat, is de economische schade die veroorzaakt wordt door de eeuwige files in het gewest.

Ik verzoek u om diepgaander en ruimer onderzoek te doen.

demande si ce n'est pas un cadeau empoisonné qui est fait au prochain gouvernement.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- Vos réponses donnent à penser qu'une seule perspective a été envisagée, celle de l'examen du coût et de la pertinence du maintien des tunnels. Cette perspective manque d'une vision globale de l'impact de la fermeture d'un tunnel sur la fluidité du trafic, les transports en commun, l'économie et la qualité de l'air.

Vous héritez malheureusement d'un cadeau empoisonné, puisqu'aucun de vos prédécesseurs n'a pris en considération la question de l'entretien des tunnels. Une commission spéciale consacrée à l'état des tunnels bruxellois a été mise en place il y a deux législatures, qui a fait le constat d'un manque d'entretien des tunnels - qui nous expose au coût démesuré de leur remise en état - et formulé toute une série de recommandations.

Nous ne pourrions prendre la décision de fermer certains tunnels que sur la base du coût des travaux à réaliser en surface et de l'impact sur la mobilité, les riverains, les commerçants et les transports en commun.

Cette étude est une première du genre, mais elle ne peut constituer une base décisionnelle de décisions majeures pour la mobilité en Région bruxelloise. La fermeture de tunnels inutiles et coûteux est certainement une bonne idée si elle permet de fluidifier la circulation, mais pas si elle est uniquement justifiée par le souci de réaliser des économies, qui auront en définitive un impact sur les travaux.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Vos réponses, partielles, ne me satisfont pas du tout. Vous n'avez pas eu une vision globale de la situation.

Aujourd'hui, quand un Bruxellois emprunte les tunnels pour se déplacer, il met deux fois plus de temps qu'il y a cinq ans. Cela veut dire deux fois plus de particules fines qui amoindrissent la qualité de l'air bruxellois.

Si, à un moment donné, vous prenez la décision d'éviter le trafic dans les quartiers et de renvoyer les automobilistes vers les grands axes, telle la Petite ceinture, alors que nous sommes passés de deux bandes de circulation à une seule bande dans la majorité des tunnels, des phénomènes d'entonnoir se produisent et expliquent la diminution de la qualité de l'air.

Par ailleurs, c'est le mouvement qui génère les richesses. Je ne suis pas économiste, comme vous n'êtes pas ingénieure. C'est Standard & Poor's et d'autres agences de notation qui le soulignent.

Madame la Ministre, gouverner c'est prévoir. Vous parlez de l'échéance de 2030 ou d'une échelle de quarante à cinquante ans. Il ne faut pas seulement prendre en compte la qualité de l'air, n'oubliez pas l'impact économique sur notre Région ! On se plaint à longueur d'année que les caisses sont vides. Ce ne sont

1241 **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- Ik begrijp dat u als minister in lopende zaken niet zomaar beslist om vijf tunnels te sluiten. Daarnaast vind ik het positief dat er buiten de gebaande paden wordt nagedacht over manieren om te besparen en tegelijkertijd de levenskwaliteit van de Brusselaars te verbeteren, ook als dat betekent dat we moeten terugkomen op eerdere beslissingen.

Het onderzoek van Stratec lijkt me evenwel onvolledig. Daarin werden immers bepaalde potentiële besparingen afzonderlijk bekeken, terwijl de bijbehorende kosten niet afzonderlijk werden bestudeerd, bijvoorbeeld voor de bovengrondse herinrichting of het opvullen van tunnels.

1243 **De heer Stijn Bex (Groen)**.- Over twee zaken wil ik even de puntjes op de i zetten.

Minister Van den Brandt heeft het plan voor de renovatie van de tunnels verder uitgevoerd en ze heeft dat prima gedaan. Daarin valt haar niets te verwijten.

Mijnheer Dönmez, het argument van de luchtkwaliteit lijkt mij weinig geloofwaardig nadat u de verdere invoering van de lage-emissiezone hebt uitgesteld.

Wat de studie betreft, moet er natuurlijk ook nagegaan worden hoe het verkeer doorstroomt in de omliggende wijken, welke gevolgen een eventuele sluiting heeft en wat de meerwaarde en de kosten zijn van een mooi heringerichte openbare ruimte. Als er in de studie enkel rekening werd gehouden met de kostprijs van de renovatie, en met het geld dat kan worden uitgespaard door de tunnels helemaal niet te renoveren, dan zou het geen goede studie zijn, maar ik neem aan dat dat niet het geval is.

Ik begrijp ook dat hier een brede consensus bestaat om de kwestie verder te onderzoeken. Laten we de studie dus uitdiepen. Ik weet niet of u dat in lopende zaken kunt doen, mevrouw de minister, maar in ieder geval lijkt het me logisch om die intentie op te nemen in het toekomstige regeerakkoord.

pas sur les 60 millions d'euros qu'il faut se focaliser, mais sur l'impact économique d'une ville perpétuellement embouteillée.

Je vous invite à approfondir votre étude, en y incluant d'autres paramètres.

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Je ne partage pas le sentiment général de mes collègues concernant l'échange que nous venons d'avoir. Certes, ce n'est pas en période d'affaires courantes que vous allez procéder à la fermeture abrupte de cinq tunnels bruxellois, en l'absence d'éléments probants.

Gouverner, c'est prévoir, je suis d'accord avec vous à cet égard. Il est positif de réfléchir hors des sentiers battus lorsqu'il s'agit de réaliser des économies et d'améliorer la vie des Bruxelloises et des Bruxellois. Même si cela peut bousculer certaines idées reçues et même s'il faut revenir en arrière sur des décisions qui se révéleraient, in fine, erronées ou non pertinentes pour l'ensemble des tunnels. « Errare humanum est, perseverare diabolicum ».

Vous venez de dissiper nos doutes, mais ce qui est problématique dans l'étude, c'est que seuls certains paramètres sont pris en compte pour justifier la fermeture de quelques tunnels afin de réaliser des économies. Or, ce qui m'interpelle sur un plan scientifique - même si je ne suis pas scientifique de formation -, c'est que les auteurs de l'étude ont isolé certains champs d'économies potentielles, mais n'ont pas isolé certains coûts qui sont corrélés à ces économies, comme le réaménagement des voiries en surface ou le comblement des tunnels, ainsi que l'a expliqué Mme Czekalski. Le travail de Stratec est donc partiel.

M. Stijn Bex (Groen) (en néerlandais).- La ministre a poursuivi la mise en œuvre du plan de rénovation des tunnels et a fait du bon travail en la matière.

Monsieur Dönmez, votre argument sur la qualité de l'air est peu crédible alors que votre parti a reporté l'introduction de la zone de basses émissions.

En ce qui concerne l'étude, le trafic dans les quartiers adjacents doit bien sûr être pris en considération, de même que l'impact d'une éventuelle fermeture et le coût du réaménagement de l'espace public.

Il semble y avoir un large consensus sur la nécessité d'approfondir cette étude. Cette intention pourrait figurer dans le prochain accord de gouvernement.

- L'incident est clos.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

betreffende de strijd tegen valse QR-codes op parkeermeters.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- In december laatstleden waarschuwde de politie voor valse QR-codes die op parkeermeters worden geplakt. Als je die scant, kom je op een frauduleuze website terecht waar je bank- en persoonsgegevens opgevraagd worden.

Hoeveel incidenten met zulke valse QR-codes werden er gemeld?

Welke maatregelen heeft parking.brussels genomen om die fraude tegen te gaan?

Worden de parkeermeters onderzocht om zulke stickers snel op te sporen en te verwijderen?

Worden de preventiemaatregelen afgestemd met de andere gewesten en de federale overheid?

Zijn er gerichte campagnes gepland om burgers te waarschuwen voor die oplichting?

Zal er onderzocht worden wat de gevolgen zijn van zulke fraude voor het gebruik van parkeermeters en het vertrouwen van gebruikers in de betaalsystemen?

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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

concernant la lutte contre les faux codes QR sur les horodateurs.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- En décembre dernier, la zone de police de Bruxelles-Capitale - Ixelles a prévenu par voie de presse que de faux codes QR étaient apposés sur des horodateurs. Une fois scannés, ces codes renvoient vers un site web frauduleux qui demande des informations bancaires et personnelles. Ce phénomène représente malheureusement une menace sérieuse pour la sécurité des citoyens et la confiance dans les systèmes de paiement.

Afin de prévenir la fraude, la zone de police a formulé plusieurs recommandations à destination des usagers, telles que l'inspection physique du code QR ou le contrôle de l'adresse du site web.

Combien d'incidents de ce type ont-ils été signalés ?

Quelles sont les mesures concrètes prises par parking.brussels en collaboration avec les zones de police et les communes pour lutter contre la prolifération de ces faux codes QR et garantir la sécurité des utilisateurs ?

Des actions de contrôle spécifiques des horodateurs sont-elles envisagées afin de détecter et de retirer rapidement les autocollants frauduleux ?

Existe-t-il une coordination avec les autres Régions - voire les autorités fédérales - en vue d'harmoniser les mesures de prévention et de lutte contre ce phénomène ?

Comment renforcer la sensibilisation et l'information des citoyens face à cette forme d'escroquerie ? Des campagnes d'information ciblées sont-elles prévues ?

Enfin, une évaluation de l'incidence de cette fraude sur l'utilisation des horodateurs et sur la confiance des usagers dans les systèmes de paiement est-elle prévue ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Dans les communes contrôlées par parking.brussels, seuls quelques cas - moins de cinq à ce jour - de faux codes QR collés sur des horodateurs ont été signalés, aux environs de la place Liedts, à Schaerbeek.

Dès le signalement de cette opération de fraude par la zone de police Bruxelles-Capitale - Ixelles, les stewards de parking.brussels ont reçu l'instruction de vérifier tous les

frauduleuze stickers te verwijderen. Op dat moment hadden de oplichters hun QR-code al wel gedesactiveerd.

Een specifieke campagne leek niet noodzakelijk aangezien de fraude van erg korte duur was en er in de media al enkele waarschuwingsboodschappen werden verspreid. De kern van de boodschap is dat parking.brussels nooit persoonsgegevens opvraagt van zijn gebruikers. Mocht het verschijnsel opnieuw opduiken, zullen we de situatie natuurlijk opnieuw beoordelen.

Parking.brussels heeft geen enkele klacht ontvangen over die poging tot oplichting en heeft ook geen negatieve invloed waargenomen op het vertrouwen van gebruikers. Het houdt echter een waakzaam oog op een mogelijke herhaling van het verschijnsel.

1253 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).- Waakzaamheid blijft geboden en alle betrokken spelers moeten hun acties op elkaar afstemmen.*

- Het incident is gesloten.

(Mevrouw Joëlle Maison, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

1259 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1259 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1259 **betreffende het huidige project voor de herinrichting van de Gulden-Vlieslaan.**

1261 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Op 20 juli 2022 gaf urban.brussels een vergunning af voor de in 2019 ingediende plannen voor de herinrichting van de Gulden-Vlieslaan en de Waterloolaan, tussen de Naamsepoort en Louiza, tot een aantrekkelijke stadspromenade waar vooral zachte mobiliteit ruimte krijgt.*

Die plannen stuiten van bij het begin op kritiek wegens het gebrek aan overleg met handelaars en buurtbewoners, de versmalling van de rijstroken en de vermindering van het aantal parkeerplaatsen. De tijdelijke smallere rijstroken zorgen nu al

horodateurs et d'enlever le cas échéant les autocollants porteurs de codes QR frauduleux. Il est à noter que le code QR frauduleux en question avait alors déjà été désactivé par les auteurs de la tentative d'escroquerie. Par ailleurs, les horodateurs gérés par parking.brussels font l'objet de contrôles très réguliers de la part des stewards de l'agence.

En ce qui concerne la sensibilisation et l'information des citoyens, au vu de la brièveté du phénomène, de l'écho médiatique qu'il a suscité et des messages de prévention qui ont pu être relayés à cette occasion, il n'a pas été jugé nécessaire de lancer une campagne spécifique. Parking.brussels a par exemple utilement rappelé à cette occasion que jamais l'agence ne demanderait les données personnelles de ses usagers. Nous continuerons à surveiller le phénomène, et si la situation devait se répéter, nous pourrions décider de lancer une campagne de communication supplémentaire.

Parking.brussels n'a enregistré aucune plainte concernant cette tentative d'escroquerie, et elle semble n'avoir eu aucun effet négatif sur la confiance des usagers dans les moyens de paiement par application. Je rappelle toutefois que nous surveillons attentivement l'éventuelle répétition du phénomène.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Il faut en effet continuer à être vigilant. Il faut aussi que tous les acteurs, à savoir parking.brussels, les zones de police et les communes, travaillent dans le même sens. Ainsi, nous pourrions éviter que des citoyens ne soient bernés.

- L'incident est clos.

(Mme Joëlle Maison, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant le projet actuel de réaménagement de l'avenue de la Toison d'Or.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- En mai 2019, une demande de permis a été déposée dans le cadre du projet de réaménagement de l'avenue de la Toison d'Or et du boulevard de Waterloo, entre la porte de Namur et le rond-point Louise. Il vise à transformer cette artère emblématique de Bruxelles en une promenade urbaine accueillante, privilégiant la mobilité douce et les espaces conviviaux. Le permis a été délivré par urban.brussels le 20 juillet 2022.

Néanmoins, le manque de concertation avec les commerçants et les riverains, combiné à la réduction des bandes de circulation - sans tenir compte de la réalité du trafic -, ainsi qu'à une nette diminution du nombre de places de stationnement, a suscité

voor ellenlange files door het trechtereffect, vooral tijdens de spits.

Hoever staat dat dossier? Wat is het nieuwe tijdschema voor de heraanleg?

Hebben de bezwaren aanleiding gegeven tot aanpassingen? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

Is de tijdelijke heraanleg volledig geëvalueerd? Heeft die evaluatie geleid tot aanpassingen aan de plannen voor de definitieve heraanleg?

d'emblée de nombreuses critiques. Plusieurs recours ont été formés, et une procédure judiciaire, ainsi qu'une procédure administrative, ont été intentées.

En outre, à la suite du rétrécissement des bandes de circulation, les files ne cessent actuellement de s'allonger et deviennent un enfer quotidien pour les automobilistes, y compris en période de fêtes. En effet, aux heures de pointes, l'avenue se transforme en un véritable entonnoir, vu l'aménagement orchestré.

Quel est l'état d'avancement de ce dossier ? Quel est le nouveau calendrier des travaux de réaménagement de l'avenue de la Toison d'Or et du boulevard de Waterloo ?

Quel est le résultat des recours introduits ? Ont-ils donné lieu à des modifications du projet de réaménagement ? Dans l'affirmative, lesquelles ? Dans la négative, pour quelles raisons ?

A-t-il été procédé à une évaluation de l'ensemble des réaménagements provisoires ? Ces aménagements ont-ils donné lieu à une prise de conscience en vue des futurs aménagements prévus sur l'avenue ?

Des modifications seront-elles apportées au projet de réaménagement à la suite de cette évaluation ?

¹²⁶³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- De geplande heraanleg van de Gulden-Vlieslaan beoogt het huidige grote asfaltplein met openluchtparking om te vormen tot een aangename openbare ruimte met brede esplanades langs de gevels. Zo zal deze iconische winkelstraat nog beter tot haar recht komen.

Het project is na verschillende overlegmomenten met de handelaars aangepast. Zij hebben geen bezwaar ingediend en vragen dat het plan wordt uitgevoerd.

Zoals vaak het geval is, zeker bij projecten van bovenlokaal belang, zorgt Beliris voor de uitvoering zodra Brussel Mobiliteit de vergunning verkregen heeft. Beliris wacht momenteel op nieuws van urban.brussels over het bezwaar dat parking 2 Portes bij de Raad van State heeft ingediend.

De enige tijdelijke heraanleg betreft de Louizaronde, die het voorwerp uitmaakt van een aparte vergunningsprocedure, die nu loopt. Daar hebben we vorige week over gesproken naar aanleiding van de mondelinge vraag van mevrouw Barzin daarover.

De procedure voorziet inderdaad in een evaluatie: het milieueffectenrapport dat bij de aanvraag hoort, bevat alle nodige gegevens. De trajecttijden blijken tussen 2019 en september 2020 licht te zijn afgenomen.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour commencer, je vous renvoie à divers éléments de réponse fournis à Mme Barzin, la semaine dernière, dans le cadre de sa question orale concernant le projet de travaux au rond-point Louise. Nous aurions pu traiter les deux questions en même temps.

Le projet de réaménagement de l'avenue de la Toison d'Or vise à requalifier cette artère en un espace public convivial et qualitatif qui renforcera son caractère emblématique et commercial. De très larges esplanades sont prévues le long des façades, alors qu'aujourd'hui l'avenue se compose d'un grand espace d'asphalte et de parking à ciel ouvert.

Le projet a été amendé à la suite de plusieurs concertations avec les commerçants. Ceux-ci n'ont pas introduit de recours et sollicitent la réalisation du projet.

Le retour du Conseil d'État concernant le recours introduit par Parking 2 Portes est toujours attendu.

Quant à l'agenda des travaux, le dossier a été confié à Beliris pour exécution. Il est en effet fréquent que Bruxelles Mobilité prépare un projet jusqu'à l'obtention du permis et que Beliris se charge ensuite de son exécution. Cette procédure est d'autant plus suivie dans le cadre de projets emblématiques supralocaux comme celui-ci. Beliris est, pour l'instant, en attente de clarification de la part d'urban.brussels concernant le traitement du recours introduit au Conseil d'État.

Sur l'axe dont question, le seul aménagement provisoire concerne le rond-point Louise. Il n'est pas repris dans la demande

1265 **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** *(in het Frans).*- De MR-fractie staat achter de heraanleg van deze majestueuze winkelstraat, liefst op een manier die beide zijden weer verbindt. Het huidige project laat echter te wensen over, want het doet niet veel meer dan automobilisten weggagen en omvat maar weinig groen. Iedereen erkent dat het niet ideaal is. De handelaars en buurtbewoners hadden trouwens een ander project voorgesteld.

Eenzijds is er een procedure opgestart om een alternatieve vergunningsaanvraag in te dienen, anderzijds is er een beroep tot vernietiging ingediend. Hoe staat het met die procedures? Zou u het project niet beter aanpassen in overleg met buurtbewoners en handelaars?

- Het incident is gesloten.

1269 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER SADIK KÖKSAL**
1269 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de**
Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit,
Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

1269 **betreffende de ongevallen veroorzaakt door voertuigen van**
de MIVB.

1269 **TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER**
SEVKET TEMIZ

de permis de l’avenue de la Toison d’Or. Cet aménagement fait l’objet d’une demande de permis distincte actuellement en cours, dont nous avons parlé, la semaine dernière, dans le cadre de la question orale de Mme Barzin. La procédure prévoit une évaluation : la demande de permis comprend un rapport d’incidences avec toutes les données nécessaires. La comparaison des temps de parcours entre 2019 et septembre 2020 (période du déconfinement) montre une faible diminution des temps de parcours.

J'espère que ce dossier de longue haleine entrera bientôt dans sa phase d'exécution. Cette zone de la Petite ceinture reste en suspens et il est temps que l'on requalifie cette artère très commerciale.

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- Le groupe MR pense qu'il faut en effet réaménager cette avenue magistrale de notre capitale, qui est une de ses plus grandes artères commerciales, idéalement en reconnectant les deux rives. Toutefois, le projet se doit d’être qualitatif sur les plans esthétique et environnemental comme sur ceux de l’accessibilité et de la mobilité. Par ailleurs, il peut paraître étonnant que le projet « Toison d’Or » n’intègre ni la place Louise ni la porte de Namur. Le dossier « Louise » a été brillamment été évoqué par notre cheffe de groupe Mme Barzin, il y a quinze jours dans cette même commission.

Nous pouvons une nouvelle fois reprocher à ce projet, qui vise quasi exclusivement à limiter l’accès aux automobiles, d’être très minéral. Il manque en effet singulièrement de verdure, même s’il en comporte. Quoi qu’il en soit, tout le monde reconnaît que ce projet n’est pas optimal. Il l’est d’autant moins que les commerçants et des riverains de ce quartier de Bruxelles avaient proposé un autre projet.

Deux procédures ont donc été introduites, dont l’une visait à instruire la demande de permis concurrente à celle qui avait été déposée. Un recours en annulation a également été introduit. Pouvez-vous faire un point de la situation ?

Nous pensons que ce projet pourrait être amélioré. Dans la mesure où il y a deux recours, n’y aurait-il pas moyen, malgré tout, de revoir celui-ci en collaboration avec les habitants et les commerçants ?

- L’incident est clos.

DEMANDE D’EXPLICATIONS DE M. SADIK KÖKSAL
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de
la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des
Travaux publics et de la Sécurité routière,

concernant les accidents causés par les véhicules de la STIB.

DEMANDE D’EXPLICATIONS JOINTE DE M. SEVKET
TEMIZ

1269 **betreffende het toenemende aantal ongevallen met bussen van De Lijn en van de MIVB in Brussel.**

1269 **TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER HENNAN OFLU**

1269 **betreffende de te hoge snelheid van MIVB-bestuurders en de ongevallen met bussen en trams.**

1275 **De heer Sadik Köksal (MR)** *(in het Frans).*- *Begin januari vielen er meerdere gewonden bij een botsing tussen een gelede bus en een tram. Half december vonden er ook al twee ernstige ongevallen plaats op de Lambermontlaan, waarbij MIVB-voertuigen betrokken waren. Daarbij vielen een dode en een zwaargewonde.*

Die ongevallen tonen de risico's die verbonden zijn aan het mobiliteitsbeheer in een dichtbevolkte stadsomgeving en doen vragen rijzen over de veiligheid van gebruikers van het openbaar vervoer, bestuurders en andere gebruikers van de openbare ruimte.

Hoeveel ongevallen waarbij MIVB-voertuigen betrokken waren, werden er in 2023 en 2024 geregistreerd? Bij hoeveel daarvan vielen er gewonden? Hoeveel dodelijke ongevallen waren er?

Hoe worden MIVB-chauffeurs begeleid nadat ze betrokken waren bij een ongeval? Zijn er soortgelijke steunmaatregelen voor betrokken MIVB-gebruikers?

Welke maatregelen gelden er bij de MIVB wanneer blijkt dat het ongeval veroorzaakt werd door een fout van de bestuurder? Op basis van welke criteria wordt de ernst van de sancties bepaald?

concernant l'augmentation des accidents impliquant des bus de De Lijn et de la STIB à Bruxelles.

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. HENNAN OFLU

concernant la vitesse excessive de chauffeurs de la STIB et les accidents impliquant des bus et des trams.

M. Sadik Köksal (MR).- Le dimanche 5 janvier dernier, un grave accident est survenu entre un bus articulé et un tram sur la ligne 92-93 au carrefour de la rue Royale et de la rue de Louvain, provoquant le déraillement du tram et la collision du bus avec une façade. Cet accident a causé plusieurs blessés, dont les chauffeurs des deux véhicules. Il a par ailleurs nécessité l'intervention rapide des secours et des agents de la STIB.

Peu avant, à la mi-décembre, deux autres accidents graves ont eu lieu sur le boulevard Lambermont à Schaerbeek. Une femme de 59 ans est décédée après avoir été percutée par un tram, tandis qu'une piétonne mineure a été grièvement blessée après avoir été heurtée par un bus. Cette victime était toujours dans le coma lorsque j'ai introduit ma demande d'explications, et les enquêtes étaient en cours pour déterminer les circonstances exactes des deux accidents.

Ceux-ci soulèvent des questions sur la dangerosité de l'artère complexe qu'est le boulevard Lambermont, que la Région prévoit de réaménager. Ils illustrent malheureusement les risques associés à la gestion de la mobilité dans un milieu urbain dense et soulèvent des questions quant à la sécurité des usagers des transports publics, des conducteurs ainsi que des autres usagers de l'espace public.

Si les véhicules de la STIB - bus, trams et métros - sont des éléments centraux de la mobilité en Région bruxelloise, ils sont parfois impliqués dans des accidents dont les conséquences peuvent aller de blessures mineures à des décès.

Quel est le nombre d'accidents enregistrés en 2023 et 2024 impliquant des bus, trams ou métros de la STIB ? Parmi ces accidents, combien ont causé des victimes dans les véhicules de la STIB, dans l'espace public ou dans d'autres véhicules ? Combien d'accidents mortels ont-ils été dénombrés ces deux années ?

Quelles sont les mesures prévues pour accompagner les chauffeurs impliqués dans des accidents, qu'ils soient en tort ou pas - soutien psychologique, administratif, etc. ? Des mesures similaires sont-elles proposées aux usagers victimes de ces accidents ?

Quand un chauffeur est reconnu responsable d'un accident, quelles mesures sont mises en œuvre par la STIB ? Je pense par exemple à une suspension temporaire, une réaffectation à d'autres tâches, une obligation de suivre une formation

¹²⁷⁷ **De heer Sevket Temiz (PS)** (in het Frans).- De voorbije maanden is in Brussel het aantal ongevallen waarbij MIVB-voertuigen en bussen van De Lijn betrokken zijn, zorgwekkend gestegen. De stijging betreft vooral ongevallen tussen bussen en voetgangers. Ze vinden vaak plaats aan zebrapaden en bushokjes.

In 2023 registreerde de MIVB 3.593 ongevallen waarbij haar voertuigen betrokken waren. Daarbij raakten meer dan 200 personen gewond. Hoewel de ongevallen met fietsers of stepgebruikers met 20% afnamen, moet de veiligheidskwestie grondig worden onderzocht.

Wat zijn de belangrijkste oorzaken van die stijging: problemen met de infrastructuur, de opleiding van de chauffeurs of andere factoren, zoals Good Move?

Welke preventieve maatregelen worden er genomen om het aantal ongevallen te verminderen?

Is er een audit van het rijgedrag en de routes gepland om risicozones of risicogedrag op te sporen?

Is de lijst van ongevalgevoelige zones onlangs bijgewerkt? Welke maatregelen werden genomen om die zones veiliger te maken?

Welke bewustmakingsacties vinden er plaats voor buschauffeurs, trambestuurders, voetgangers en andere weggebruikers, onder meer over het gebruik van oortjes of koptelefoons?

¹²⁷⁹ **De heer Hennan Oflu (MR)** (in het Frans).- Die tragische ongevallen onderstrepen nogmaals het belang van preventie,

complémentaire ou, en dernier recours, un licenciement. Quels sont les critères qui déterminent la gravité des sanctions prises ?

Tous ces points me semblent importants pour la sécurité de tous les usagers de la route et de l'espace public, ainsi que pour le bon fonctionnement des transports publics dans notre Région.

M. Sevket Temiz (PS).- Depuis plusieurs mois, une hausse préoccupante du nombre d'accidents impliquant des véhicules de la STIB et des bus de De Lijn, notamment avec des piétons, a été observée à Bruxelles. Ces incidents soulèvent de vives inquiétudes quant à la sécurité des usagers des transports en commun, des piétons et des autres usagers de la route.

Cette hausse concerne tout particulièrement le nombre d'accidents impliquant un bus et un piéton, des accidents qui entraînent souvent des blessures graves, voire mortelles. Ils se produisent dans des zones sensibles telles que les passages pour piétons et les abribus. Selon les données disponibles, la STIB a enregistré en 2023 un total de 3.593 accidents impliquant ses véhicules et causant des blessures à plus de 200 personnes. Bien que le nombre d'accidents impliquant des cyclistes ou des utilisateurs de trottinettes ait diminué de 20 %, ces chiffres mettent en lumière la nécessité de procéder à un examen approfondi de la sécurité autour des sociétés de transports en commun.

Quelles sont les principales causes de cette hausse ? S'agit-il de problèmes liés à l'infrastructure, à la formation des conducteurs ou à d'autres facteurs, tels que la mise en œuvre exacerbée du plan Good Move à Schaerbeek, par exemple ?

Quels dispositifs ou mesures de prévention ont été ou seront mis en place pour réduire le nombre d'accidents et améliorer la sécurité des piétons ainsi que des passagers des bus affectés par les coups de frein importants ou par les chocs ?

Un audit des pratiques de conduite et des itinéraires est-il prévu pour détecter les zones ou les comportements à risque ?

Existe-t-il une mise à jour récente des zones à concentration d'accidents en Région bruxelloise, notamment aux endroits fréquentés par les bus de De Lijn et de la STIB ? Dans l'affirmative, quelles actions concrètes ont été entreprises pour sécuriser ces zones ? Je pense par exemple au croisement entre l'avenue Princesse Élisabeth et le boulevard Lambertmont où, à l'heure où j'ai déposé ma demande d'explications, un autre accident venait de se produire.

Quelles actions sont entreprises pour sensibiliser les conducteurs, les piétons et les autres usagers de la route à la cohabitation sécurisée dans l'espace urbain bruxellois ? Je pense notamment à l'usage d'écouteurs reliés aux téléphones portables.

M. Hennan Oflu (MR).- Ces accidents tragiques survenus entre des piétons et des bus ou trams de la STIB nous rappellent l'importance de la prévention, tant pour les Bruxellois que pour les employés de la STIB. Ces accidents causent de véritables

zowel voor de Brusselaars als voor het MIVB-personeel. Ze zijn traumatisch voor alle betrokkenen.

Loopt er een intern onderzoek naar aanleiding van het ongeval dat zich voordeed op 14 december 2024? Heeft de familie van het slachtoffer of de MIVB juridische stappen ondernomen tegen de betrokken chauffeur?

Hoeveel ongevallen waren er in 2024 waarbij MIVB-voertuigen betrokken waren? In hoeveel gevallen was overdreven snelheid de oorzaak?

Hoe wordt er regelmatig toezicht gehouden op de snelheid en het rijgedrag van MIVB-chauffeurs?

Welke sancties gelden er wanneer ongevallen veroorzaakt worden door ernstige tekortkomingen vanwege de bestuurder?

Hoe worden MIVB-bestuurders aangezet tot voorzichtig rijgedrag?

Zal de MIVB instrumenten voor snelheidscontrole inzetten?

Welke initiatieven zijn er van kracht om slachtoffers en hun familie te ondersteunen in geval van ernstige ongevallen waarbij MIVB-voertuigen betrokken zijn? Hoelang duurt die begeleiding?

Er moet dringend opgetreden worden om de veiligheid van voetgangers en MIVB-gebruikers nog te verbeteren.

traumatismes aux victimes, à leurs proches, aux chauffeurs ou encore aux usagers. On le sait, l'inattention des piétons peut être source d'accident, tout comme la vitesse excessive.

Une enquête interne est-elle en cours concernant l'accident du 14 décembre 2024 ? Des poursuites judiciaires ont-elles été entamées par la famille ou la STIB contre le chauffeur impliqué ?

Combien d'accidents ont eu lieu en 2024 impliquant des bus, trams ou métros de la STIB ? Pour combien d'entre eux la vitesse est-elle mise en cause ?

Quels mécanismes sont en place pour contrôler régulièrement la vitesse et la conduite des chauffeurs de bus et de tram de la STIB ?

Existe-t-il des sanctions prévues en cas de manquements graves ou d'accidents impliquant des chauffeurs ? Comment ces sanctions sont-elles appliquées ?

Quelles mesures spécifiques sont prises pour sensibiliser les chauffeurs à la prudence, notamment dans des zones à risque élevé pour les piétons ?

La STIB installera-t-elle des dispositifs de contrôle de la vitesse, tels que des radars embarqués ou des enregistreurs de données, afin de prévenir les excès de vitesse ?

Quelles initiatives sont en place pour soutenir les victimes et leurs familles dans les situations d'accidents graves impliquant des véhicules de la STIB ? Sur quelle durée est appliqué cet accompagnement ?

L'accident survenu le 14 décembre 2024 et les incidents similaires signalés précédemment soulignent l'urgence d'une action renforcée pour garantir la sécurité des piétons et des usagers dans notre Région.

Mme la présidente.- Monsieur Oflu, c'est un jour important pour vous, car il s'agit de votre première question. Félicitations !

(Applaudissements)

M. Stijn Bex (Groen) (en néerlandais).- Pour Groen, il ne faut pas opposer sécurité routière et transports en commun. Il faut augmenter l'offre de transports publics tout en améliorant la sécurité routière.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- Récemment, je vous ai interrogée sur des accidents causés par des véhicules de la STIB sur site propre en raison d'une vitesse excessive. Force est de constater qu'il y a toujours des accidents à déplorer et il me semble nécessaire de connaître les mesures prises en interne

1279 **Mevrouw de voorzitter.-** Mijnheer Oflu, gefeliciteerd met uw eerste vraag in dit parlement!

(Applaus)

1285 **De heer Stijn Bex (Groen).-** Verkeersveiligheid en openbaar vervoer zijn voor Groen allebei heel belangrijk. Ze mogen niet met elkaar in botsing komen. We moeten het openbaarvervoersaanbod verhogen en tegelijk de verkeersveiligheid verbeteren. Ik ben dan ook blij met de vragen van de collega's en sluit me er graag bij aan.

1287 **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).-** Er gebeuren regelmatig ongevallen met bussen of trams en meestal zijn daar voetgangers bij betrokken. De oorzaak is vaak de snelheid van de MIVB-voertuigen, maar ook de absolute voorrang die ze in het verkeer hebben.

Wat gebeurt er als het ongeval te wijten is aan het rijgedrag van de bestuurder? Krijgt die een sanctie? Heeft er een evaluatie plaatsgehad van de snelheid van de MIVB-voertuigen?

Welke structurele maatregelen zou u kunnen nemen om de snelheid van de trams en bussen in eigen bedding te verminderen? We hebben een efficiënte openbaarvervoersdienst nodig, maar die mag niet ten koste gaan van zwakke weggebruikers.

envers les conducteurs de bus ou de tram de la STIB ainsi que ceux du réseau de De Lijn.

En effet, les accidents se multiplient, mettant en danger les usagers faibles, puisque ce sont en général les piétons qui sont touchés.

Par exemple, lors d'un accident très grave à Anderlecht en 2024, une personne est passée sous un tram. Les accidents sont donc récurrents, et certains points sont mis en exergue : la vitesse des chauffeurs ainsi que la priorité absolue des véhicules de la STIB dans la circulation - priorité que nous ne contestons pas -, qui insécurisent souvent les usagers faibles. Nous devons assurer la sécurité des piétons et des cyclistes dans l'espace public, et ce n'est pas le cas aujourd'hui.

Que se passe-t-il en cas d'accident dû au comportement du chauffeur ? Une sanction est-elle infligée ? Une évaluation est-elle effectuée ? Peut-on évaluer la vitesse des véhicules de la STIB ?

Quelles mesures structurelles pourriez-vous prendre afin de réduire la vitesse des trams ou des bus sur les sites propres de la STIB ? En effet, par moments, ils constituent une source de danger pour les autres. Nous avons cependant besoin d'un service public de transport en commun efficace et efficient, mais pas au détriment des usagers faibles, à savoir les piétons et les cyclistes.

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).- *Ik ben zelf achttien jaar buschauffeur bij de MIVB geweest.*

Rijden sommige buschauffeurs of trambestuurders te snel? Ja, dat is mij in het begin ook overkomen. Zodra chauffeurs twee of drie minuten vertraging hebben, krijgen ze berichten om zich aan de dienstregeling te houden, wat hen ertoe aanzet om sneller te rijden.

De MIVB heeft honderden diensten afgeschaft in 2024 naar aanleiding van de besparingen die de regering heeft opgelegd. Chauffeurs hebben niet genoeg tijd om van het begin- naar het eindpunt te rijden of om een paar minuten pauze te nemen, wat het risico op ongevallen verhoogt.

Honderden personeelsleden met anciënniteit zijn op discriminerende wijze ontslagen op grond van hun gezondheidstoestand en vervangen door nieuwe personeelsleden met lagere salarissen. Hun scholing is ingekort, wat ook tot meer ongelukken leidt.

Daarnaast schieten er langs alle kanten fietsers en stepgebruikers voorbij. Zonder de waakzaamheid en het professionalisme van de MIVB-bestuurders zouden er al veel meer doden zijn gevallen. Er zijn meer bewustmakingscampagnes nodig, vooral omdat de voertuigen van de MIVB veel dode hoeken hebben.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Je suis fier d'avoir été chauffeur de bus à la STIB pendant dix-huit ans. Je ne vous demanderai pas d'explications sur les causes des accidents, je vais vous en donner.

Certains agents de la STIB roulent-ils trop vite ? Oui. Cela m'est arrivé à moi aussi, au début. Les messages appelant les chauffeurs à respecter les horaires, envoyés sur leur console dès qu'ils accusent deux ou trois minutes de retard, sont une véritable incitation à la vitesse. Cette pratique criminelle se poursuit pourtant.

Les économies imposées à la STIB par votre gouvernement ont engendré la suppression de centaines de services en 2024. Les planchettes des conducteurs se sont dès lors encore alourdies. Le fait qu'un conducteur ne bénéficie pas du temps nécessaire pour se rendre d'un terminus à l'autre, ou pour souffler quelques minutes, constitue évidemment un facteur de risque et engendre bien sûr des accidents.

Des centaines d'agents avec ancienneté ont été licenciés de manière discriminatoire sur la base de leur état de santé et remplacés par de nouvelles recrues touchant des salaires inférieurs. Leur écolage et leur formation ont été réduits, ce qui engendre également davantage d'accidents.

Les vélos et trottinettes arrivent de tous côtés. Sans la vigilance et le professionnalisme des conducteurs de la STIB, il pourrait y avoir des morts tous les jours. Il faut davantage de campagnes de sensibilisation, d'autant que les véhicules de la STIB comptent

Ook de onmenselijke arbeidsomstandigheden moeten worden herzien. Onderbroken diensten vormen een groot risico op ongevallen en zouden moeten worden afgeschaft.

De MIVB-chauffeurs staan dagelijks onder druk, maar u behoudt een blind vertrouwen in de MIVB-directie.

Welk budget is er de afgelopen vijf jaar uitgetrokken om de arbeidsomstandigheden van de chauffeurs te verbeteren?

de nombreux angles morts, qui gênent la visibilité et provoquent des accidents graves avec des piétons et des deux-roues.

Les trams de type 2000 glissent sur les feuilles, les vieilles rames de tram de type PCC glissent et n'ont ni rétroviseur à gauche, ni klaxon. Tous ces facteurs peuvent provoquer des accidents dont les conducteurs sont très rarement responsables. Ils en évitent d'ailleurs tous les jours.

Il faut revoir les conditions de travail inhumaines des agents de conduite. Les services coupés constituent un grand risque d'accident. Un conducteur qui se lève à 4h du matin, qui roule de 6h à 10h et reprend ensuite son service de 15h à 18 ou 19h, aura bien évidemment des pertes de concentration, ce qui peut provoquer des accidents. Il faut supprimer les services coupés.

Tous les jours, des conducteurs transportent des vies humaines alors qu'ils ne sont pas en état de le faire en raison de la pression imposée par le plan absentéisme, par les horaires irréguliers, par le manque de sommeil. Vous êtes au courant de tout cela, Madame la Ministre, mais maintenez aveuglément votre confiance dans la direction de la STIB.

Quel budget a été consacré à l'amélioration, ces cinq dernières années, des conditions de travail des conducteurs demandée par les syndicats ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre. - La sécurité routière est l'une de nos priorités. Nous visons l'objectif d'une vision zéro à l'horizon 2030, c'est-à-dire zéro décès ou blessé grave dans la circulation routière. Nous devons dès lors travailler sur tous les modes de transport, y compris le transport public.

Vous posez de nombreuses questions relatives aux statistiques d'accidents. Je vous donnerai donc un aperçu de ces statistiques, mais me limiterai aux accidents impliquant les véhicules de la STIB, n'ayant pas reçu de statistiques peaufinées pour De Lijn. Je me limiterai également aux bus et aux trams, car les accidents avec le métro sont très rares. Je ne dispose pas encore des statistiques définitives pour 2024, qui doivent encore être consolidées. Je vous donnerai donc les chiffres de 2023 et l'évolution des chiffres dans le temps, qu'il est également important de suivre.

En 2023, les véhicules de la STIB ont parcouru 56,3 millions de km. La STIB a dénombré 3.593 collisions impliquant un ou plusieurs de ses véhicules. Cela représente 0,64 collision par 10.000 km parcourus, alors que cinq ans plus tôt, en 2018, la STIB dénombrait encore 0,89 collision par 10.000 km parcourus. La tendance globale est clairement positive pour cet indicateur.

Pour les accidents de l'année 2023, on dénombre 203 blessés au total - un chiffre qui reprend tous les usagers, y compris les passagers et le personnel de la STIB. Cela représente 0,036 blessé par 10.000 km parcourus en 2023. Ce chiffre s'élevait encore à 0,055 en 2018, cinq ans plus tôt.

¹²⁹³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans). - Het gewest streeft naar nul doden en zwaargewonden in het verkeer tegen 2030. Dat vereist actie voor alle vervoerswijzen.

Wat de statistieken betreft, zal ik mij beperken tot de ongevallen waarbij bussen of trams van de MIVB betrokken zijn. Aangezien ik nog geen definitieve cijfers voor 2024 heb, zal ik die van 2023 geven.

In 2023 legden MIVB-voertuigen in totaal 56,3 miljoen km af. De MIVB registreerde 3.593 aanrijdingen waarbij een of meer van haar voertuigen betrokken waren. Dat komt overeen met 0,64 aanrijdingen per 10.000 afgelegde km, tegenover 0,89 aanrijdingen per 10.000 afgelegde km in 2018. Er doet zich duidelijk een positieve ontwikkeling voor.

In totaal raakten 203 passagiers en personeelsleden gewond. Dat komt neer op 0,036 gewonden per 10.000 afgelegde km in 2023, tegenover 0,055 gewonden in 2018.

In 2023 betrof 2% van het totale aantal ongevallen dat de MIVB registreerde, een ongeval waarbij zowel een MIVB-voertuig als een voetganger betrokken was.

Datzelfde jaar vonden er drie dodelijke ongevallen plaats waarbij een MIVB-voertuig betrokken was. De voorgaande vijf jaar ging het telkens om 1 of 2 dodelijke ongevallen.

¹²⁹⁵ *Sowieso analyseert de MIVB elk ongeval grondig om te bepalen welke maatregelen nodig zijn. Uit die analyses blijkt dat overdreven snelheid niet vaak de oorzaak is van een ongeval, maar wel een verzwarende factor blijft. Zelfs als een tram of een bus tegen zeer beperkte snelheid een actieve weggebruiker aanrijdt, kan dat zeer ernstige gevolgen hebben omdat de voertuigen zo zwaar zijn.*

Ongevallen met bussen zijn onder meer te wijten aan onoplettendheid van de bestuurder of andere weggebruikers, het negeren van de Wegcode, verlichtingsproblemen en onduidelijke weginrichting. Buschauffeurs worden aan dezelfde snelheidscontroles en sancties onderworpen als andere weggebruikers.

(verder in het Nederlands)

Dat wil zeggen dat de chauffeurs die boetes zelf ontvangen en betalen, zodat ze voor hun verantwoordelijkheid worden geplaatst. Dat is niet bij alle openbaarvervoersbedrijven het geval.

(verder in het Frans)

Alle bussen van de MIVB zijn uitgerust met een snelheidsbegrenzer van 30 km/u. De MIVB voert ook snelheidscontroles op haar bussen uit naar aanleiding van klachten.

Ongevallen met trams worden onder meer veroorzaakt door het negeren van verkeerslichten, een gebrek aan kennis van de voorrangsregels voor trams en oversteken wanneer het rood is. Aangezien trams formeel niet onder de Wegcode vallen, worden de maximale snelheden vastgelegd in de exploitatieregels. Alle bestuurders krijgen een opleiding over defensief rijden en leren hun snelheid aan te passen aan de omgeving.

Daarnaast worden er nog andere maatregelen genomen om het aantal ongevallen verder terug te dringen, waaronder campagnes om het publiek bewust te maken van de risico's bij naderende trams en in de omgeving van bussen, regelmatig overleg met Brussel Mobiliteit, permanente opleiding voor bestuurders en samenwerking met fietssersverenigingen met het oog op een beter wederzijds begrip.

En 2023, les accidents impliquant à la fois un véhicule de la STIB et un piéton représentaient 2 % du nombre total d'accidents dénombrés par la STIB.

Trois accidents mortels impliquant un véhicule de la STIB ont eu lieu en 2023, sur un nombre total de cinq accidents mortels recensés dans toute la Région. Nous témoignons de notre sympathie et présentons nos condoléances à la famille et aux proches des victimes. Au cours des cinq années précédentes, le nombre d'accidents mortels impliquant un véhicule de la STIB s'est élevé à un ou deux par an.

De manière générale, la STIB analyse minutieusement chaque accident et chaque incident afin de déterminer les actions à entreprendre. Qu'il s'agisse de bus ou de trams, cette analyse révèle que la vitesse n'est pas souvent la cause d'un accident mais qu'elle reste évidemment un facteur aggravant. En outre, les véhicules de la STIB sont très lourds, ce qui implique que même à une vitesse réduite, disons 20 km/h, une collision entre un usager actif et un bus ou tram peut être très grave, voire mortelle.

Parmi les causes d'accidents impliquant un bus de la STIB, cette dernière relève entre autres l'inattention du chauffeur ou d'autres usagers, le non-respect du Code de la route, les problèmes d'éclairage, des aménagements trop peu lisibles, etc. Les chauffeurs de bus sont tenus de respecter les limitations de vitesse en vigueur et, le cas échéant, ils sont verbalisés au même titre que les autres usagers de la route par les équipements de mesure et de contrôle.

(verder in het Nederlands)

Le fait de faire payer aux chauffeurs leurs amendes est une façon de les mettre devant leurs responsabilités.

(poursuivant en français)

L'ensemble du parc de bus de la STIB dispose d'un bouton limiteur de vitesse à 30 km/h. La STIB organise également des contrôles de vitesse de ses bus lors de plaintes.

Parmi les causes des accidents impliquant un tram, la STIB relève entre autres le non-respect des feux, un manque de compréhension des règles de priorité pour le tram, des traversées sauvages - par exemple, d'un site propre -, etc. Le tram n'étant pas formellement soumis au Code de la route, le règlement d'exploitation reprend les vitesses à ne pas dépasser en fonction de l'infrastructure et des obstacles prévisibles. Le personnel est systématiquement formé à une conduite défensive et à adapter sa vitesse en fonction de l'environnement : à l'approche de carrefours, d'écoles, de zones signalées comme sensibles, etc.

Différentes mesures sont prises pour réduire davantage le nombre d'accidents :

- la campagne annuelle de sensibilisation à l'approche du tram pour les autres usagers de la route ;

¹³⁰¹ Voorts wordt het net voortdurend bewaakt om locaties met een verhoogd risico op ongevallen in kaart te brengen. Vervolgens neemt een gezamenlijke werkgroep van de MIVB en Brussel Mobiliteit die plekken onder de loep en stelt ze oplossingen voor.

Bij het vastleggen van de ongevalgevoelige zones in het gewest houdt Brussel Mobiliteit ook rekening met gevaarlijke MIVB-routes. De MIVB wordt betrokken bij het wegwerken van zulke zones.

Tijdens de afgelopen regeerperiode hebben we overigens het inventarisatiesysteem van ongevalgevoelige zones gewijzigd. De lijst van die zones wordt nu elke twee jaar bijgewerkt.

Er is geen ongevalgevoelige zone die enkel betrekking heeft op bussen of trams, maar er zijn wel een aantal zones, waaronder de Vlaamse Poort, waar er veel bussen en trams passeren en waar er betrekkelijk vaak ongevallen plaatsvinden waarbij MIVB-voertuigen betrokken zijn.

Na een dergelijk ongeval volgt een gesprek tussen de chauffeur en zijn leidinggevend. De medewerkers worden intern begeleid door maatschappelijk adviseurs en kunnen ook kiezen voor externe hulp door psychologen. Indien nodig kan een tijdelijke of permanente aanpassing van de taken van de bestuurder worden overwogen. In de overgrote meerderheid van de gevallen wordt de bestuurder gecoacht.

Na een ongeval dat veroorzaakt wordt door een overtreding van de bestuurder, kunnen er sancties volgen, zoals een tijdelijke schorsing, een overplaatsing of verplichte bijscholing.

Bij het bepalen van de sancties houdt de MIVB onder meer rekening met de ernst van het ongeval, de voorgeschiedenis van de bestuurder en mogelijke verzwarende omstandigheden. In zeer uitzonderlijke gevallen kan dat leiden tot ontslag.

- la campagne de sensibilisation aux différentes zones de danger autour du bus, organisée lors de la journée sans voiture ;

- les réunions régulières avec Bruxelles Mobilité afin de faire remonter les différents problèmes ponctuels ou généraux ;

- la formation renforcée et continue du personnel de conduite telle que la conduite défensive, la sensibilisation aux problématiques des angles morts, la sensibilisation aux risques des feuilles mortes sur les voies de tram en automne, des ateliers de freinage, etc. ;

- la collaboration avec les associations cyclistes pour organiser des ateliers de type « Vis ma vie » pour apprendre les difficultés des uns et des autres, afin de mieux cohabiter sur la route. Par exemple, les chauffeurs de bus prennent la place d'un cycliste frôlé par un bus, afin de se rendre compte de l'insécurité ressentie dans ces conditions.

Une surveillance permanente du réseau est effectuée, afin d'identifier les endroits accidentogènes. Des vidéos et des carnets de route (« roadbooks ») sont mis à la disposition des agents, qui reprennent les difficultés particulières, points d'attention et endroits potentiellement à risque.

Les accidents et lieux problématiques sont étudiés conjointement par Bruxelles Mobilité et la STIB au sein du groupe de travail « sécurité routière », qui propose également des pistes de solutions.

Les zones à concentration d'accidents (ZACA) sont définies par Bruxelles Mobilité et tiennent compte, entre autres, des collisions ou les axes difficiles ou dangereux de la STIB. Lors d'un projet de sécurisation d'une ZACA, la STIB participe à l'élaboration du projet.

Durant la précédente législature, nous avons modifié le système de qualification des ZACA. Nous avons retravaillé une liste datant de 2014 dont nous avons hérité, pour déboucher sur un système beaucoup plus dynamique, qui effectue une analyse sur la base des données, afin de disposer tous les deux ans d'une liste actualisée des ZACA. Tout cela a été expliqué dans le cadre du plan d'action régional de sécurité routière.

Il n'y a pas de ZACA spécifiquement liée aux bus et trams, car dans tous les cas, le trafic automobile reste le tiers principal impliqué dans les accidents recensés. Pour certaines ZACA comme la porte de Flandre, le square Jules De Trooz, la place Meiser ou la place Rogier, qui sont quatre zones avec un passage intensif de bus et de trams, le nombre d'accidents impliquant les véhicules de la STIB est relativement important.

Lors d'un accident, la STIB met en place un accompagnement pour son personnel. Il consiste en un entretien avec la hiérarchie, un accompagnement par les conseillers sociaux et la possibilité d'un suivi externe par des psychologues professionnels. En cas de nécessité, une adaptation temporaire ou définitive de l'activité

1303 *Om onze doelstelling inzake nul verkeersdoden en gewonden te bereiken, moeten we onze inspanning voortzetten op het vlak van infrastructuur, controles en sancties.*

1305 **De heer Sadik Köksal (MR)** *(in het Frans).*- In 2023 kwamen drie mensen om het leven bij ongevallen met MIVB-voertuigen, werden 203 mensen gewond en vonden er 3.593 aanrijdingen plaats. Die cijfers mogen niet als percentages in verhouding tot het aantal afgelegde kilometers worden uitgedrukt. We hebben het immers over mensen, over slachtoffers.

Bewustmakingscampagnes voor alle gebruikers van de openbare ruimte zijn een goede zaak, net als de ondersteuning die de MIVB aan de veroorzakers of slachtoffers van ongevallen verstrekt.

Ik kan niet aanvaarden dat een ander commissielid ongevallen goedpraat door naar andere oorzaken te verwijzen. Als chauffeurs niet in staat zijn om een tram of bus te besturen, moeten ze daarmee stoppen en dienen ze daarvoor contact op te nemen met hun oversten.

1307 **De heer Sevkem Temiz (PS)** *(in het Frans).*- Krijgen buschauffeurs en trambestuurders opfrissingscursussen? Hoe vaak gebeurt dat? Welke maatregelen worden er genomen als blijkt dat bepaalde personeelsleden niet meer over de juiste reflexen beschikken?

du chauffeur peut être envisagée. Dans la très grande majorité des cas, un coaching du chauffeur est réalisé.

En fonction des analyses de l'accident et des conclusions sur la responsabilité de l'agent, toutes les mesures citées par M. Köksal font partie du panel de mesures que la hiérarchie de la STIB peut prendre : suspension temporaire, réaffectation, obligation de suivre une formation complémentaire, etc.

Le cas échéant, des sanctions peuvent être appliquées. Plusieurs facteurs interviennent dans l'importance de la sanction : la gravité de l'accident, l'historique du chauffeur et les circonstances, causes et facteurs aggravants. Selon les cas, les sanctions peuvent aller jusqu'au licenciement, mais cela reste exceptionnel.

Il reste du travail à faire si nous voulons atteindre notre objectif de zéro blessé grave et zéro mort sur nos routes. Dès lors, nous devons poursuivre nos efforts en matière d'infrastructures et faire en sorte qu'il n'y ait plus de zones de concentration d'accidents impliquant tant les chauffeurs de la STIB que les usagers de la route. Enfin, nous devons maintenir les contrôles et les sanctions, le cas échéant.

M. Sadik Köksal (MR).- Merci pour vos réponses, qui n'enlèvent rien aux chiffres : trois victimes ont perdu la vie en 2023, 203 autres personnes ont été blessées et 3.593 collisions se sont produites. Il ne faut pas exprimer ces chiffres importants en pourcentages par rapport aux kilomètres parcourus, puisqu'il est question de victimes, de personnes.

Les campagnes de sensibilisation et de prévention concernant tous les types d'usagers de l'espace public sont une bonne chose. Il y a également l'accompagnement par des professionnels des personnes responsables ou victimes d'accidents au sein de la STIB, ainsi qu'un coaching permettant de remettre au travail ou au volant les agents concernés.

Je ne peux, en revanche, accepter qu'un collègue évoque des motifs qui justifieraient des accidents. Si certaines personnes ne sont pas capables de prendre le volant ou la direction d'un tram, elles doivent s'en abstenir : les chauffeurs sont responsables des personnes qu'ils transportent, ils roulent dans l'espace public et peuvent représenter un grand danger pour les usagers en général, et pour eux-mêmes. Les chauffeurs éprouvant des difficultés doivent en parler à leur hiérarchie. En cas d'incapacité, ils peuvent changer de métier. On ne doit pas leur permettre de faire circuler sur la voie publique des engins qui pèsent des tonnes et qui sont susceptibles de causer des accidents mortels et de traumatiser les proches des victimes.

M. Sevkem Temiz (PS).- Madame la Ministre, vous avez terminé votre réponse en parlant de sensibilisation. En effet, il faut sensibiliser davantage. Par ailleurs, des cours de remise à niveau sont-ils donnés aux agents, surtout aux chauffeurs de bus et de tram ? Dans l'affirmative, à quelle fréquence ces cours sont-ils

Krijgen de families van slachtoffers ook psychologische ondersteuning?

U antwoordde dat u in 2014 een lijst van ongevalgevoelige zones van uw voorganger kreeg en dat die tegenwoordig om de twee jaar wordt bijgewerkt. Wordt de weginfrastructuur van die zones ook aangepast?

Het lijkt mij tot slot nuttig om te evalueren of de regel dat trams altijd voorrang hebben, werkelijk nodig is.

¹³¹³ **De heer Stijn Bex (Groen).**- Mevrouw de minister, ik onthoud uit uw antwoord dat elk ongeval systematisch wordt geanalyseerd en dat het heel belangrijk is om te bekijken wat de openbaarvervoersdiensten beter kunnen doen. Evenzeer is het belangrijk om chauffeurs die een ongeval meemaken psychologisch te begeleiden, want niemand veroorzaakt vrijwillig een ongeval en de psychologische impact ervan kan groot zijn.

Het lijkt mij inderdaad gerechtvaardigd en relevant om het aantal ongevallen af te zetten tegen het aantal gereden kilometers. Als we het aantal kilometers dat onze bussen en trams afleggen sterk verhogen, terwijl het aantal ongevallen in verhouding daalt, dan is dat een positieve tendens. Het zou niet eerlijk zijn de cijfers van vijf jaar geleden te vergelijken met die van vandaag zonder rekening te houden met de extra gereden kilometers.

Dat is natuurlijk geen excuus voor die ongevallen. Elk ongeval moet vermeden worden. De minister heeft trouwens het aantal dodelijke ongevallen niet afgezet tegen het aantal gereden kilometers.

Mevrouw de minister, u zegt dat u niet voldoende informatie hebt om zich uit te spreken over de cijfers van De Lijn. Komt dat doordat die maatschappij u te weinig informatie verstrekt? Kunnen we daar via onze collega's in het Vlaams Parlement meer over vernemen, om een beter zicht te krijgen op de situatie?

¹³¹⁷ **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** (in het Frans).- *Er zijn niet meer, maar minder opleidingen voor MIVB-chauffeurs. Bovendien heeft het onderhoud van de voertuigen een aanzienlijke achterstand opgelopen. Onderdelen die belangrijk zijn voor de veiligheid, zoals remschijven, worden tegenwoordig minder snel vervangen dan constructeurs aanbevelen. Onlangs verloor een bus een wiel en brak in een andere bus de stuurkolom.*

Die problemen zijn niet de verantwoordelijkheid van de bestuurders, maar het gevolg van opgelegde besparingen en een gebrek aan onderhoudspersoneel.

Overal vinden er wegwerkzaamheden plaats, busstroken zijn vaak te smal en verkeerslichten werken niet altijd. We hebben

organisés ? S'il est constaté que des agents n'ont plus les mêmes réflexes, quelles suites sont-elles données ?

Les familles des victimes bénéficient-elles aussi d'un suivi psychologique ?

Vous avez cité quatre ZACA et dit avoir hérité en 2014 d'une liste, qui est désormais actualisée tous les deux ans. Les ZACA voient-elles également leurs infrastructures adaptées ?

Sans remettre en cause la priorité absolue dont jouissent les trams, je pense qu'il faudrait réévaluer si cette priorité est systématiquement nécessaire.

M. Stijn Bex (Groen) (en néerlandais).- *J'entends que chaque accident est systématiquement analysé et que les chauffeurs impliqués reçoivent un accompagnement psychologique, ce qui est une bonne chose.*

Il me semble pertinent de corrélér le nombre d'accidents au nombre de kilomètres parcourus. Il n'y a pas lieu de comparer les chiffres d'il y a cinq ans avec ceux d'aujourd'hui sans tenir compte des kilomètres supplémentaires parcourus.

Madame la Ministre, vous n'avez pas commenté les chiffres de De Lijn par manque d'information. Pouvons-nous en apprendre davantage par l'entremise de nos collègues au Parlement flamand ?

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Les formations n'ont pas été renforcées, mais réduites.

Quand un conducteur provoque un accident grave, ou pire encore, un décès, il devra vivre avec cela et en souffrir toute sa vie.

En conséquence des économies imposées à la STIB, savez-vous que les entretiens sur les véhicules, notamment les bus, accusent un retard important ? Que la fréquence de remplacement d'organes de sécurité, tels que les disques de freins, a été revue à la baisse, en deçà des recommandations des constructeurs ? Les chauffeurs en sont-ils également responsables ?

Récemment, sur le ring à Drogenbos, une perte de roue est survenue en plein trajet et une colonne de direction s'est brisée

net aan de MIVB-chauffeurs te danken dat er niet nog meer ongevallen gebeuren.

sur la ligne 75. Ce sont les économies imposées et les sous-effectifs au niveau du matériel roulant qui engendrent ces problèmes.

Les travaux sont omniprésents, les bandes bus sont souvent trop étroites, les feux ne fonctionnent pas. Avec tous ces éléments, la question n'est pas de savoir pourquoi des accidents surviennent avec des véhicules de la STIB, mais pourquoi il ne s'en produit pas plus tous les jours. C'est grâce aux agents de conduite de la STIB.

¹³¹⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *We monitoren ongevallen over een periode van twee jaar. Als in een ongevalgevoelige zone het aantal ongevallen afneemt nadat de zone is heringericht, wordt ze van de lijst gehaald. Daarentegen kunnen er op basis van de cijfers nieuwe zones aan de lijst worden toegevoegd.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les ZACA sont déterminées sur la base des accidents qui se produisent. Si une diminution du nombre d'accidents est constatée après le réaménagement de ces zones, elles ne sont plus considérées comme des ZACA. D'autres endroits peuvent toutefois devenir des ZACA. Cela dépend des accidents qui se produisent.

Alle ongevalgevoelige zones die op de lijst stonden toen ik in functie trad, zijn aangepakt. Er blijven echter nog veel zwarte punten over in Brussel.

Nous effectuons le suivi des accidents sur une période de deux ans. Cela nous permet de disposer d'une liste dynamique actualisée. Toutes les ZACA répertoriées lorsque j'ai pris mes fonctions ont été traitées. C'était à mon sens une obligation morale. Il reste toutefois de nombreux points noirs à traiter à Bruxelles. Le changement dans notre méthodologie visait à obtenir des données actualisées.

¹³²¹ *(verder in het Nederlands)*

(poursuivant en néerlandais)

In tegenstelling tot de MIVB werkt De Lijn met onderaannemers. Als ze cijfers nodig heeft, moet ze die dus ook bij de onderaannemers opvragen, wat het moeilijker maakt om tot algemene cijfers te komen. De cijfers waarover ik beschik, betreffen ongevallen in de twee vervoersregio's die op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest actief zijn, namelijk Vlaamse Rand en Leuven.

Contrairement à la STIB, De Lijn travaille avec des sous-traitants, ce qui rend plus difficile l'obtention de chiffres généraux. Ceux que j'ai reçus concernent les accidents dans les deux zones de transport opérant sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, à savoir la Périphérie bruxelloise et Louvain, et sont difficilement comparables à ceux de la STIB.

De cijfers slaan op de aantallen dossiers. Die omvatten echter ook schadegevallen waar bijvoorbeeld louter sprake is van agressie en onenigheid in de bus, een gevallen passagier of een dienstonderbreking. Ik vind het moeilijk om die cijfers te vergelijken met de gedetailleerdere cijfers van de MIVB.

J'espère donc que le Parlement flamand dispose de chiffres plus détaillés ou résultant d'une autre méthodologie.

Voor de vervoersregio Vlaamse Rand en Leuven was er in 2024 sprake van 7 ongevallen met voetgangers. Daarnaast waren er 106 gevallen van schade bij het wegverkeer in beide vervoersregio's. In 2020 ging het om 75 schadegevallen en eveneens 7 ongevallen met voetgangers.

Ik vind het moeilijk om met die cijfers te werken en ik hoop dan ook dat het Vlaams Parlement over gedetailleerdere cijfers beschikt of een betere werkwijze kan aanreiken.

¹³²³ **De heer Sevkjet Temiz (PS)** (in het Frans).- *Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag hoe vaak chauffeurs een opfrissingscursus krijgen en wat er gebeurt als blijkt dat ze niet langer de nodige reflexen hebben.*

M. Sevkjet Temiz (PS).- Vous n'avez pas répondu à la question de la fréquence des cours de remise à niveau pour les agents, ni au sujet des suites données lorsqu'il est constaté qu'ils n'ont plus les réflexes requis.

1323 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Er worden regelmatig opfrissingscursussen voor alle chauffeurs georganiseerd. Bovendien kan na analyse van een ongeval bijscholing worden opgelegd of aanbevolen.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

1329 **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

1329 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1329 **betreffende de studie van Brussel Mobiliteit over verkeersopstoppen.**

1331 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *Uit een recente studie van Brussel Mobiliteit blijkt dat de verkeersopstoppen 's ochtends stabiel blijven en gemiddeld 1 minuut vertraging veroorzaken op een traject van tien minuten. Tijdens de avondspits gaat het om 2,7 minuten vertraging voor een vergelijkbare reisweg.*

Men laat uitschijnen dat die stabiele situatie geruststellend is, maar daarachter schuilt het onvermogen om het verkeer vlotter te laten doorstromen. Volgens Brussel Mobiliteit komt dat door de verminderde autocapaciteit op de grote verkeersassen ten voordele van het openbaar vervoer, de fietsers en de verkeersveiligheid. Een vlotter autoverkeer mag daardoor echter niet in het gedrang komen.

Autogebruik ontraden zonder in goede alternatieven te voorzien, biedt geen oplossing voor de algemene mobiliteitsproblemen. Daarnaast hebben files economische gevolgen.

De cijfers over de verschillen in reistijd tijdens de spits en de daluren verhullen dat er ook buiten de spits files staan. Hield Brussel Mobiliteit daar in zijn onderzoeken rekening mee?

Welke economische gevolgen hebben de files?

Hebt u gedetailleerde gegevens over de evolutie van de verkeersdoorstroming op alle wegen?

Hoe voorkomt u dat het verkeer naar secundaire wegen uitwijkt?

Houdt Brussel Mobiliteit rekening met de invloed van werken en incidenten?

Welke technische en operationele problemen doen zich voor bij de synchronisatie van verkeerslichten? Welke technologie moet die optimaal doen verlopen?

Hoe werkt u samen met beheerders van navigatieapps rond betere realtime informatie?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Des remises à niveau sont régulièrement organisées pour tous les chauffeurs. En cas d'accident, il peut être conclu ou recommandé, après analyse, que le chauffeur concerné suive à nouveau une formation.

- *Les incidents sont clos.*

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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'étude de Bruxelles Mobilité concernant la congestion routière.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Bruxelles Mobilité a récemment publié une analyse concernant la congestion routière en Région bruxelloise. Cette analyse révèle une stabilité relative de la congestion aux heures de pointe matinales, avec un retard moyen de 1 minute pour un trajet de 10 minutes. Néanmoins, l'heure de pointe du soir reste problématique, avec un retard moyen de 2,7 minutes pour un trajet de 10 minutes en 2024.

Cette stabilité, présentée comme rassurante, masque néanmoins l'incapacité d'améliorer significativement la fluidité du trafic, malgré des aménagements non négligeables. Bruxelles Mobilité justifie cette situation par la réduction de la capacité des axes routiers au profit des transports en commun, des pistes cyclables et de la sécurité routière. Ces initiatives, bien que capitales, ne doivent pas occulter la nécessité de fluidifier d'urgence le trafic automobile, qui demeure un élément essentiel d'une mobilité multimodale efficace.

La réduction de l'usage de la voiture sans solutions de remplacement performantes et intégrées ne résout pas le problème global de la mobilité. En outre, il est crucial de se pencher sur les répercussions économiques de cette congestion, tant sur les entreprises que sur les particuliers.

Madame la Ministre, l'indicateur de comparaison des temps de trajet en heures de pointe et en heures creuses ne reflète pas toujours la réalité vécue par les usagers, mais occulte les embouteillages en dehors des heures de pointe ainsi que l'incidence sur la productivité et le bien-être. Ces aspects ont-ils été pris en considération dans les analyses de Bruxelles Mobilité ? Dans l'affirmative, quels en sont les résultats ?

Au-delà du temps perdu dans les embouteillages, quelle est l'estimation des répercussions économiques de la congestion routière en Région bruxelloise, en matière de coûts pour les entreprises et de perte de productivité ?

Disposez-vous de données plus précises sur l'évolution de la fluidité du trafic, non seulement sur les axes structurants, mais

Hoe stimuleert u het gebruik van andere vervoersvormen? Hoe moedigt u autodelen aan?

(De heer Stijn Bex, derde ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

aussi sur les axes secondaires, souvent sujets à des reports de trafic ?

Quelles mesures concrètes sont envisagées pour gérer ces reports et éviter la saturation des quartiers résidentiels ?

L'analyse de Bruxelles Mobilité prend-elle en considération les effets des chantiers et des événements ponctuels sur la congestion ?

En ce qui concerne la synchronisation des feux de signalisation, pouvez-vous dresser un état des lieux précis des défis techniques et opérationnels rencontrés ?

Quelles technologies sont envisagées ou déployées pour optimiser cette synchronisation ?

Pouvez-vous dresser l'état des lieux quant aux collaborations avec les opérateurs et gestionnaires des applications de navigation envisagées en vue d'une meilleure information en temps réel des usagers et d'une gestion plus dynamique du trafic ?

Enfin, quelles mesures concrètes ont été adoptées pour améliorer l'intermodalité ?

Quelle est la stratégie de la Région pour encourager davantage le covoiturage et l'autopartage ?

(M. Stijn Bex, troisième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) *(in het Frans).- Brussels heeft een ernstig fileprobleem. Ik kreeg bij het lezen van het rapport van Brussel Mobiliteit niet de indruk dat de vertragingen door files beperkt blijven.*

In het rapport gaat het uitsluitend over de spits, terwijl er in Brussel de hele dag files staan. Het verkeer stroomt steeds slechter door.

Good Move is bedoeld om de stad leefbaarder te maken, maar veroorzaakt grote verkeersproblemen omdat autobestuurders allemaal naar dezelfde verkeersassen worden gestuurd.

Willen we dat Brussel bij de Europese steden met de meeste files blijft horen, of gaan we op zoek naar echte oplossingen die ook ruimte laten voor autoverkeer?

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- Bruxelles est la cinquième ville la plus embouteillée d'Europe. À la lecture du rapport de Bruxelles Mobilité, il m'a semblé que nous n'avions pas que des retards minimes, comme ceux indiqués par ma collègue.

En effet, ce rapport ne prend en considération que les heures de pointe, alors que Bruxelles est embouteillée toute la journée, et que se déplacer en voiture dans cette ville s'apparente de plus en plus à un calvaire. Force est de constater que la fluidité du trafic s'amenuise.

Le plan Good Move, qui a pour objectif de rendre notre ville plus vivable, a généré de gros embarras de circulation et modifié complètement les trajectoires ou les lieux empruntés par les automobilistes, les amenant à converger vers les mêmes rues et créant de véritables embouteillages au sein de Bruxelles.

Allons-nous conserver le titre de cinquième ville européenne la plus embouteillée ou nous diriger vers quelque chose de plus positif, en prenant en considération toutes les incuries du système, et en n'ignorant pas la réalité dans laquelle nous nous trouvons, à savoir que Bruxelles est une ville embouteillée ? Allons-nous maintenir ce triste record ou développer une véritable politique de mobilité visant non pas à exclure, mais à inclure les automobilistes ?

1335

1337

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- *Het klopt dat Brussel heel wat verkeersellende kent, maar voor het overige ben ik het niet eens met de vorige sprekers.*

Om te beginnen bestaan er alternatieven voor de auto. Tien jaar geleden verscheen er een rapport waaruit bleek dat Brussel in vergelijking met qua grootte vergelijkbare steden heel goed scoorde op het gebied van openbaar vervoer. Het Brusselse openbaar vervoer is sindsdien overigens nog beter geworden.

Heel wat mensen kunnen niet zonder hun auto, maar als de 10% Brusselaars die hun wagen probleemloos zouden kunnen opgeven, dat daadwerkelijk deden, dan zouden er al veel minder files staan. Dat geldt in de eerste plaats voor gezinnen die meer dan één auto hebben.

Voorts was Smart Move in het regeerakkoord van 2019 opgenomen, een maatregel om pendelaars te laten betalen voor het gebruik van het Brusselse wegennet. De PS en de MR keurden de maatregel, die 250 miljoen euro zou opleveren en tot minder files zou leiden, echter af.

Er is nog veel werk om de mobiliteit te verbeteren, maar u moet niet beweren dat er geen alternatieven voor de auto mogelijk zijn. Er zijn Brusselaars die nog meer inspanningen kunnen doen op dat gebied.

1339

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Files hebben een grote impact op de levenskwaliteit en een enorme economische kost. Voor heel België gaat het om 4 tot 8 miljard euro. Ze tasten bovendien de luchtkwaliteit, het klimaat en de gezondheid van de Brusselaars aan. Ze vormen met andere*

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Je me rallie aux questions de Mme Czekalski, mais pas à toutes ses considérations ni à celles de Mme Bennani. Bruxelles est effectivement une ville très embouteillée et nous en subissons les nuisances au quotidien. Je voudrais toutefois étayer ma réflexion de trois éléments supplémentaires, qui viendront peut-être heurter les opinions de mes estimées collègues.

Tout d'abord, d'autres solutions existent. Un rapport publié il y a dix ans, et dont j'avais pris connaissance à l'époque, intitulé « Mesure de l'accès aux transports publics dans les villes européennes », comparait les réseaux de transport en commun dans une série de villes de taille similaire à Bruxelles. Il concluait que Bruxelles se classait première en matière d'accessibilité à un réseau présentant une excellente densité, avec la part la plus élevée de la population ayant un très grand accès aux transports en commun. Ce document a été publié par la Commission européenne en 2015. Or, on sait qu'entre-temps, des améliorations importantes ont encore été apportées en matière de densification du réseau.

Par ailleurs, il est vrai qu'il ne faut pas tout reporter sur le public. Beaucoup de personnes ne peuvent pas se passer de leur véhicule. Toutefois, si tous les Bruxellois qui possèdent une voiture, voire deux ou trois par famille, pouvaient décider de s'en séparer lorsqu'ils le peuvent - et j'estime qu'ils sont 10 % à pouvoir le faire -, la ville serait beaucoup moins embouteillée. Je ne demanderai jamais à une infirmière qui travaille de nuit ou à des parents qui ont des enfants scolarisés dans trois communes différentes, avec deux emplois à temps plein, de se séparer de leur voiture. En revanche, il est possible que des familles possédant plusieurs véhicules se séparent de l'un d'eux, comme je l'ai fait il y a sept ans.

Ma troisième réflexion porte sur les navetteurs. Smart Move était prévu dans l'accord de gouvernement de 2019, mais ni le PS ni le MR n'en voulaient. Pourtant, ce dispositif promettait 250 millions d'euros par an, moins d'embouteillages et des navetteurs qui paient pour les infrastructures bruxelloises, ce qui n'est pas du tout le cas aujourd'hui, avec des tarifs à l'usage et des exemptions pour certaines catégories de personnes dans des situations particulières.

Certes, il y a encore beaucoup d'efforts à fournir au niveau des gouvernements - celui-ci et le futur - pour améliorer la mobilité à Bruxelles, mais ne prétendons pas qu'il n'existe pas d'autre solution. Il faut dire que certaines catégories de citoyens pourraient faire des efforts en décidant d'abandonner leur voiture et d'utiliser des moyens de transport alternatifs, de sorte à améliorer la fluidité de notre ville.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les embouteillages ont un impact important sur Bruxelles et la qualité de vie des Bruxellois, tout d'abord pour les conducteurs bloqués dans les embouteillages et frustrés par la perte de temps occasionnée. La congestion économique a également un coût économique énorme. Celui-ci serait estimé entre 4 et 8 milliards d'euros au niveau belge. Enfin, les embouteillages ont aussi un impact sur

woorden een grote uitdaging, die we op verschillende manieren aanpakken.

Om te beginnen zorgen we voor zo veel mogelijk alternatieven voor de auto. Wie zonder auto kan, moet gestimuleerd worden om een andere vervoersvorm te kiezen. De cijfers op dat vlak zijn positief: sinds kort gebeuren de meeste verplaatsingen te voet. Ook fietsen zit in de lift en het aantal reizigers op het openbaar vervoer is meer dan verdubbeld. Tegelijkertijd zakte het aantal verplaatsingen met de auto tot onder 25%. Er is dus wel degelijk sprake van een modal shift, al kan die nog beter.

Volgens TomTom staat Brussel op de vijfde plaats in Europa wat files betreft. Het bedrijf houdt echter geen rekening met het type weg of de toegelaten snelheid binnen een zone en laat de Ring buiten beschouwing, terwijl het voor andere steden wel rekening houdt met snelwegen. Als we de cijfers gebruiken op basis van de verkeersdrukte, waarbij de verloren tijd in de spits met de trajecttijd in de daluren wordt vergeleken, eindigt Brussel op de vijfenzeventigste plaats. Dat betekent dat er weinig tijd verloren gaat door de files.

la qualité de l'air - un enjeu d'autant plus important que nous avons dépassé les seuils et que nous sommes dans une phase d'avertissement -, le climat et la santé des Bruxellois. Donc, les embouteillages sont un vrai défi. Nous travaillons sur plusieurs éléments.

D'abord, nous veillons à offrir des solutions de rechange là où c'est possible. Ce défi nous incite notamment à redoubler d'efforts pour parvenir à un transfert modal et convaincre ceux qui ont une autre solution de l'utiliser. Cela permet aussi d'améliorer la situation.

Concernant le transfert modal, les chiffres sont positifs. La marche est récemment devenue le premier mode de déplacement. Le vélo connaît un essor très important ; il représente 9 % des déplacements en général, mais 20 % des déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Par ailleurs, le nombre de voyageurs dans les transports publics a plus que doublé. Enfin, les déplacements en voiture sont descendus sous la barre des 25 %. Ces chiffres montrent que les Bruxellois ont déjà fait un transfert modal important, mais que celui-ci peut encore être amélioré.

D'après les chiffres, il revient souvent que Bruxelles est la cinquième ville la plus embouteillée d'Europe d'après le classement établi par TomTom. Il convient à ce stade de donner quelques explications sur les différents indicateurs utilisés.

Le classement de TomTom ne prend pas en compte le type de voirie ou la limitation de vitesse dans une zone, il considère la vitesse moyenne. Par ailleurs, à Bruxelles, le ring n'est pas pris en considération, alors que les autoroutes sont intégrées au calcul de la moyenne pour d'autres villes, ce qui change fortement la donne.

Si on utilise les chiffres de TomTom et son classement sur la base du taux de congestion, qui compare le temps perdu aux heures de pointe avec les temps de parcours aux heures creuses, Bruxelles occupe la 75e place en Europe. Cela signifie qu'il y a relativement peu de temps perdu dans les embouteillages à Bruxelles. Je ne dis pas qu'il n'y a pas d'embouteillages - je connais la réalité bruxelloise -, mais il est important de savoir quels indicateurs sont utilisés lorsqu'on effectue une comparaison.

Bruxelles Mobilité utilise un indicateur pour mesurer la pression de congestion et la suivre dans le temps. Il se base sur 25 routes représentatives dans la Région et compare le temps de parcours en heures de pointe avec les 10 % de temps de parcours les plus rapides, c'est-à-dire les parcours avec le moins de trafic. Selon cet indicateur, le temps perdu en heures de pointe le matin est en moyenne de 1 minute et de 2,7 minutes le soir. Si nous comparons ces temps sur plusieurs années, nous pouvons remarquer qu'ils sont plutôt stables. Les chiffres diffèrent le plus en heures de pointe le soir. Ils diffèrent également selon la saison. Certaines saisons sont plus sujettes à embouteillages - par exemple, aujourd'hui, journée pluvieuse, je n'ai pas pris mon vélo pour me déplacer.

¹³⁴¹ *Brussel Mobiliteit gebruikt een indicator om de filedruk te meten en in de tijd te volgen. Volgens die indicator bedraagt de verloren tijd in de ochtendspits gemiddeld 1 minuut en in de avondspits 2,7 minuten. Over de jaren heen blijven die cijfers relatief stabiel.*

Bepaalde factoren hebben een positieve impact op het fileprobleem, bijvoorbeeld wanneer meer mensen kiezen voor een verplaatsing te voet of met het openbaar vervoer in plaats van met de auto. Daarnaast kan een aanpassing van de verkeerslichten ervoor zorgen dat meer auto's in één keer een kruispunt kunnen oversteken.

Brussel Mobiliteit past bovendien een dynamisch beheer van de verkeersstromen toe. Momenteel kunnen de verkeerslichten op 80% van de kruispunten vanop afstand worden bediend. Dat maakt het mogelijk om snel in te grijpen, bijvoorbeeld bij de sluiting van een tunnel of in geval van grote verkeersdrukte.

Quels facteurs déterminent la congestion et quelles en sont les raisons ? Certains éléments ont eu un impact positif sur les embouteillages. Par exemple, le transfert modal, lorsque davantage de personnes décident de marcher ou d'utiliser les transports en commun plutôt que de prendre leur voiture. Un autre facteur est l'adaptation des feux de signalisation pour permettre à un plus grand nombre de voitures par heure de franchir un carrefour.

Pour fluidifier la circulation, Bruxelles Mobilité recourt à la gestion dynamique des flux de circulation. Actuellement, plus de 80 % des carrefours régionaux sont commandés à distance, ce qui permet d'adapter en temps réel le fonctionnement des carrefours à feux - par exemple, en cas de déviation. En raison d'un événement, de la fermeture d'un tunnel ou d'une forte saturation, la déviation peut être favorisée grâce à l'adaptation des phases de feux.

Une grande majorité des carrefours à feux régionaux sont également équipés de capteurs qui permettent une microrégulation en adaptant localement les durées des feux verts ou rouges en fonction des demandes. Cette microrégulation permet également un meilleur fonctionnement, y compris sur les axes synchronisés.

Pour ce qui est de l'impact des chantiers à Bruxelles, si ceux-ci sont parfois de moindre importance - tous ne sont pas de la même envergure que celui de la place Saintelette -, leur nombre augmente néanmoins. Certains sont liés à des constructions ou des rénovations, d'autres à des activités d'opérateurs de communications, d'énergie ou d'eau, ou encore à l'entretien et au déploiement du réseau routier. De son côté, la rénovation de nos tunnels après des longues périodes sans entretien se traduit par des chantiers très lourds d'incidences sur le trafic.

Pour répondre à votre question sur la prise en considération, par Bruxelles Mobilité, des effets des chantiers et des événements ponctuels sur la congestion, tout indicateur basé sur les temps de parcours réels intègre leur impact. Cependant, les analyses des indicateurs visent à fournir une vision à long terme. Ils sont conçus pour que les événements ponctuels des chantiers de courte durée n'affectent pas significativement les tendances globales. Les chantiers de longue durée ou à fort impact sont, quant à eux, pris en considération dans l'interprétation des résultats.

Nous n'avons jamais cessé de débattre de ce sujet important pour la qualité de vie des citoyens et devons continuer à le faire. Un embouteillage crée de la frustration tant du côté des riverains, qui voient leur espace envahi, que pour les automobilistes bloqués dans leur véhicule. Les files génèrent de la pollution et représentent des pertes économiques. Fluidifier le trafic et offrir des solutions alternatives en encourageant les déplacements avec d'autres modes que la voiture peut faire avancer la situation.

Cela étant dit, pour supprimer les embouteillages, il n'est pas indispensable de réduire le nombre de déplacements en voiture de moitié. Une baisse de 20 ou 25 % du nombre de véhicules

¹³⁴³ *De indicatoren van Brussel Mobiliteit die op de reële trajectijd steunen, houden rekening met de impact van werkzaamheden en incidenten. De indicatoren zijn echter bedoeld om een langetermijnbeeld te krijgen, waardoor werkzaamheden van korte duur en incidenten weinig invloed hebben op de algemene trends, in tegenstelling tot langdurige werkzaamheden.*

Het gewest moet blijven werken aan oplossingen voor files. Ze leiden immers tot frustratie bij buurtbewoners en veroorzaken vervuiling en economische schade. Een van de oplossingen bestaat erin om het gebruik van alternatieve vervoerswijzen te stimuleren.

Als we het fileprobleem willen oplossen, is het echter niet nodig om het aantal verplaatsingen met de auto te halveren. Een daling van 20 tot 25% volstaat al. Dat neemt niet weg dat een aantal mensen altijd een auto nodig zal hebben. Wij moeten ervoor zorgen dat zij zich vlot kunnen verplaatsen doordat anderen voor alternatieven kiezen.

1345 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).*- Kan ik de studie van Brussel Mobiliteit en het rapport over de evaluatie van de 25 wegen krijgen? Ik las erover in de pers, maar kon die nergens vinden.

1345 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- Ik zal Brussel Mobiliteit verzoeken om u de nodige informatie te bezorgen.

- Het incident is gesloten.

dans l'espace public suffit à faire disparaître les embouteillages. Il s'agit d'un chiffre important à communiquer, qui montre que chaque mesure a une influence.

Il y aura toujours des gens qui ont besoin de leur voiture pour toutes sortes de raisons. Leur proposer le trafic le plus fluide en offrant des solutions de rechange aux autres usagers est la voie à emprunter.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Nous avons cherché, mais nous n'avons pas trouvé cette étude de Bruxelles Mobilité. Toutefois, nous avons pu en prendre connaissance par la presse. Dès lors, auriez-vous l'amabilité de nous la transmettre ? Elle nous sera particulièrement utile pour alimenter nos échanges et nos travaux ainsi que pour déposer d'autres textes en vue d'améliorer la mobilité en Région bruxelloise.

Vous avez également évoqué l'évaluation de 25 voiries. Serait-il possible d'obtenir le rapport d'analyse à cet égard ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je demanderai à Bruxelles Mobilité de transmettre tous les éléments pertinents au secrétariat de la commission.

- L'incident est clos.