



**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 MAART 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 MARS 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 Isabelle Emmery	6
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de studie over de grootte van de voertuigen in het Brussels Gewest.	
Bespreking – Sprekers:	
Mevrouw Isabelle Emmery (PS)	
Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)	
Mevrouw Amélie Pans (MR)	
De heer Benjamin Dalle (cd&v)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Mondelinge vraag van de heer Benjamin Dalle	15
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende het gebruik van supertrucks in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.	
Mondelinge vraag van mevrouw Kristela Bytyçi	17
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de onderbreking van tramlijnen 92 en 93.	
Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Sofia Bennani	17

SOMMAIRE

Demande d'explications de Mme Isabelle Emmery	6
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
concernant l'étude sur la taille des véhicules en Région bruxelloise.	
Discussion – Orateurs :	
Mme Isabelle Emmery (PS)	
Mme Joëlle Maison (DéFI)	
Mme Amélie Pans (MR)	
M. Benjamin Dalle (cd&v)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Question orale de M. Benjamin Dalle	15
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'utilisation de supertrucks en Région de Bruxelles-Capitale.	
Question orale de Mme Kristela Bytyçi	17
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'interruption des lignes de tram 92 et 93.	
Question orale jointe de Mme Sofia Bennani	17

betreffende de onderbreking van tramlijnen 92 en 93.		concernant l'interruption des trams 92 et 93.	
Mondelinge vraag van mevrouw Sofia Bennani	22	Question orale de Mme Sofia Bennani	22
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 werken aan de Ring in Anderlecht.		concernant les travaux sur le ring à hauteur d'Anderlecht.	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	24	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	24
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 gevolgen van de nieuwe hinder op het Leonardkruispunt en de vertraging van de werken.		concernant les incidences des nouvelles perturbations au carrefour Léonard et le retard du chantier.	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	30	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	30
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 negatieve adviezen die zijn uitgebracht over het project voor de herinrichting van de Tervurenlaan en het Montgomeryplein.		concernant les avis négatifs rendus sur le projet de réaménagement de l'avenue de Tervueren et du square Montgomery.	
Vraag om uitleg van mevrouw Amélie Pans	33	Demande d'explications de Mme Amélie Pans	33
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 dienst Includo van de MIVB voor kwetsbare personen.		concernant le service Includo de la STIB pour les personnes précarisées.	
Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Sofia Bennani	34	Demande d'explications jointe de Mme Sofia Bennani	34

betreffende het Includoproject van de MIVB.

Gezamenlijke bespreking – Sprekers:

Mevrouw Amélie Pans (MR)

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van de heer Oliver Rittweger
de Moor

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

betreffende de follow-up van de
veiligheidsaudits bij de MIVB.

Bespreking – Sprekers:

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)

Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

concernant le projet Includo de la STIB.

Discussion conjointe – Orateurs :

Mme Amélie Pans (MR)

Mme Sofia Bennani (Les Engagés)

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB)

Mme Joëlle Maison (DéFI)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de M. Oliver 41
Rittweger de Moor

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

concernant le suivi des audits de sécurité à la
STIB.

Discussion – Orateurs :

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB)

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

1103 Voorzitterschap: de heer Jamal Ikazban, voorzitter.

1105 **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW ISABELLE EMMERY**

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

1105 **betreffende de studie over de grootte van de voertuigen in het Brussels Gewest.**

1107 **Mevrouw Isabelle Emmery (PS) (in het Frans).**- Een recente studie van Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit, die u besteld had, toont aan dat tussen 2013 en 2023 in ons gewest privévoertuigen 10% en bedrijfsvoertuigen 17% zwaarder zijn geworden. Bovendien zijn elektrische voertuigen, die fiscaal worden aangemoedigd, in ons land 14% zwaarder dan in de rest van de Europese Unie.

Auto's zijn de laatste twintig jaar ook breder geworden. In de Europese Unie zijn ze gemiddeld om de twee jaar 1 cm breder geworden. In België zijn nieuwe wagens sinds 2018 vaak meer dan 180 cm breed, wat tot allerlei manoeuvreer- en parkeerproblemen leidt.

1109 *De meeste straten in Brussel dateren uit de tijd toen er nog koetsen reden. De wagens zijn sindsdien geleidelijk breder geworden.*

De risico's bij een aanrijding zijn verontrustend. Een voetganger die door een SUV wordt aangereden, loopt zevenmaal zoveel risico om dodelijk gewond te raken als bij een standaardwagen en inzittenden van een kleine wagen lopen driemaal zoveel risico om zwaargewond te raken als bij een aanrijding met een kleine wagen.

Het Autosalon biedt almaar meer SUV's van meer dan twee ton aan. Terwijl het aantal voertuigen per gezin daalt, nemen auto's meer en meer plaats in de openbare ruimte in, met aanzienlijke gevolgen zowel op sociaal vlak als voor het leefmilieu.

Présidence : M. Jamal Ikazban, président.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME ISABELLE EMMERY

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 sur la taille des véhicules en Région bruxelloise.

Mme Isabelle Emmery (PS).- Il y a quelques mois, vous aviez annoncé avoir commandé une étude relative à la taille des véhicules en Région bruxelloise, dont les résultats ont été relayés récemment par la presse. Menée conjointement par Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité, cette étude conclut que les voitures sont de plus en plus grandes et lourdes. Cette tendance s'observe à l'échelle mondiale, mais elle pose, dans notre capitale, des défis importants pour la sécurité et l'utilisation de l'espace public.

Entre 2013 et 2023, le poids des voitures immatriculées à Bruxelles a augmenté de 10 % pour les véhicules privés, et de 17 % pour ceux des entreprises. Par ailleurs, les voitures électriques, qui sont encouragées fiscalement, sont en moyenne 14 % plus lourdes dans notre pays que dans le reste de l'Union européenne. La volonté de pouvoir parcourir davantage de distance a, en effet, des conséquences sur le poids final du véhicule, les batteries étant de plus en plus lourdes.

Quant à la taille des véhicules, sur vingt ans, les véhicules neufs immatriculés au sein de l'Union européenne ont gagné en moyenne un centimètre de largeur tous les deux ans. En Belgique, depuis 2018, les nouvelles voitures dépassent souvent 180 cm de large, ce qui entraîne divers problèmes dans l'espace public (stationnement difficile, empiètement sur les trottoirs et les pistes cyclables, places de parking en souterrain trop étroites, etc.) ainsi que des difficultés pour circuler ou se croiser dans les rues étroites.

La majorité des routes de Bruxelles, ville très ancienne, ont été construites à une époque où les véhicules étaient des calèches, auxquelles ont succédé de petits véhicules qui sont, au fil du temps, devenus de plus en plus gros.

À cela s'ajoute une réalité plus inquiétante encore : un piéton heurté par un véhicule de type SUV courrait sept fois plus de risques d'être mortellement blessé que s'il était heurté par un véhicule au capot plus bas. De même, en cas de collision avec un SUV, les occupants d'une petite voiture courent trois fois plus de risques de blessures graves qu'avec une voiture de taille similaire. La masse, la hauteur et la puissance du véhicule utilitaire en sont les causes.

Notons que le Salon de l'auto qui vient d'avoir lieu dans notre capitale propose de plus en plus de SUV dont la masse dépasse deux tonnes. Loin de moi l'idée de rejeter la faute sur le

In de studie worden enkele oplossingen voorgesteld: voertuigen niet langer belasten op basis van hun vermogen, maar van hun gewicht; hogere parkeertarieven toepassen voor zwaardere en bredere voertuigen, zoals al in Lyon en Parijs gebeurt; de zwaarste voertuigen in bepaalde zones geleidelijk verbieden en de keuze voor lichtere voertuigen aanmoedigen.

consommateur final, qui n'est nullement responsable de l'offre des constructeurs. Cependant, force est de constater qu'alors que le taux de possession d'un véhicule par ménage diminue, les voitures prennent de plus en plus de place dans l'espace public. Cette situation a des conséquences interpellantes sur les plans social et environnemental.

Pour remédier à cette problématique, plusieurs mesures sont proposées dans l'étude. Ainsi, il y est notamment question d'une fiscalité remaniée, dans le cadre de laquelle le critère des chevaux fiscaux est remplacé par celui de la masse. On y évoque aussi l'application de tarifs progressifs ou différenciés selon le poids et les dimensions des véhicules, à l'instar de ce qui se pratique dans d'autres villes européennes. À Lyon, par exemple, le tarif mensuel de 15 euros pour les résidents, les petits véhicules et les familles nombreuses se voit triplé pour le stationnement des véhicules thermiques de plus de 1.525 kg et les électriques de plus de 2.100 kg. À Paris, une tarification de stationnement plus sévère est appliquée aux SUV depuis le mois d'octobre.

Parmi les autres pistes envisagées, citons l'interdiction progressive des véhicules les plus lourds dans certaines zones et l'incitation à privilégier des véhicules plus légers.

¹¹¹¹ Welke voorstellen doen Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit naar aanleiding van de studie? Is de impact van de toename van grotere voertuigen op de veiligheid, de levenskwaliteit en de openbare ruimte gemeten?

Quelles suites les administrations concernées vous invitent-elles à apporter aux conclusions de cette étude ?

Zal de regering naar het voorbeeld van andere Europese steden parkeertarieven toepassen naargelang van bepaalde kenmerken van de voertuigen? Worden er fiscale maatregelen overwogen? Is het gewest bereid het gebruik van de zwaarste voertuigen geleidelijk te beperken of te verbieden? Hebt u al met de andere bestuursniveaus overleg gepleegd?

Les impacts spécifiques de l'évolution de la taille des voitures sur la sécurité, la qualité de vie et l'espace public bruxellois ont-ils déjà été mesurés ?

Le gouvernement suivra-t-il l'exemple d'autres villes européennes qui appliquent une tarification de stationnement différenciée selon les caractéristiques des véhicules ?

Staat u in contact met de autobouwers, -invoerders en -verkopers om hen ertoe aan te zetten stadsauto's op de markt te brengen? Hebt u contacten met de Europese Commissie over Europese maatregelen in dat verband?

Des mesures fiscales pourraient-elles être prévues ?

La Région est-elle prête à limiter ou à interdire progressivement la circulation des voitures les plus lourdes ?

Hoe zult u voetgangers en fietsers beschermen tegen die zware voertuigen?

Des concertations avec les autres niveaux de pouvoir ont-elles déjà eu lieu au sujet de ces questions ?

Bent u van plan om bewustmakingscampagnes te voeren om promotie te maken voor stadsauto's?

Quels contacts sont pris avec les constructeurs, importateurs et concessionnaires pour les inviter à construire des véhicules plus adaptés à la ville ? Avez-vous des échanges avec la Commission européenne pour savoir quelles initiatives sont prises à cet égard au niveau du marché européen ?

Quelles mesures prévoyez-vous pour éviter que l'augmentation de la taille des véhicules ne nuise davantage aux piétons et aux cyclistes ?

Enfin, une sensibilisation des citoyens est-elle prévue en vue de les inviter à choisir des véhicules plus adaptés à la vie urbaine ?

¹¹¹³ **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- Grotere en zwaardere voertuigen zorgen voor allerhande problemen: ze

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Les véhicules dont la taille et le poids sont de plus en plus élevés posent des problèmes de

stoten meer broeikasgassen en fijnstof uit, ze zijn onveiliger voor zwakke weggebruikers en inzittenden van kleinere auto's, en ze nemen meer openbare ruimte in als ze geparkeerd staan.

Een document van de vzw The Shifters Belgium van mei 2024 verwijst naar een peiling van Dedicated bij een zeer diverse groep van meer dan zeshonderd Brusselaars. De grote meerderheid vond deze voertuigen ongeschikt voor het Brusselse verkeer en was van mening dat de Brusselse regering maatregelen moet nemen om hun grootte en gewicht terug te dringen.

¹¹¹⁵ *Ze stelden de invoering van een low danger zone voor, waarin een maximumgewicht voor personenauto's geldt, en een verkeersbelasting die varieert naargelang van de grootte en het gewicht in plaats van het vermogen. Het laatste voorstel maakt trouwens deel uit van de hervorming van de verkeersbelasting die het Waals Gewest doorvoert.*

Wat vindt u van die voorstellen, die meer op straffen lijken? Welke positieve maatregelen kunnen we nemen om mensen aan te moedigen lichtere voertuigen te kopen?

¹¹¹⁷ **Mevrouw Amélie Pans (MR)** (in het Frans).- *De zorgwekkende resultaten van de studie van Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel verdienen een aandachtige beschouwing. De verzwaring van privéwagens met 10% en van bedrijfswagens met 17% in Brussel tussen 2013 en 2023 stelt ons voor grote uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid, beheer van de openbare ruimte en ecologische impact.*

Hoewel ik uw bezorgdheid begrijp, moeten we de problematiek pragmatisch aanpakken, rekening houdend met de sociaal-economische situatie van het gewest.

Door bijvoorbeeld belastingen te heffen naargelang het gewicht en de grootte van het voertuig, kunnen we consumenten aanmoedigen om verantwoorde keuzes te maken.

plusieurs types. Le premier émane des émissions de gaz à effet de serre et des particules fines, car plus une voiture à moteur thermique est lourde, plus elle émettra ce genre de pollution.

Vous avez parlé, Madame Emmery, de la sécurité des usagers faibles, des piétons, des cyclistes, des trottinettistes et des autres automobilistes dont les voitures ont des dimensions plus adaptées à une circulation urbaine.

L'occupation de l'espace public pour le stationnement constitue un autre problème.

Au-delà de l'étude de Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité, j'ai pu prendre connaissance d'un document établi en mai 2024 à l'initiative de l'ASBL The Shifters Belgium. Il synthétise le résultat d'un sondage réalisé par Dedicated auprès d'un échantillon de plus de 600 Bruxellois très varié en âge, groupes sociaux, intentions de vote et genre. La grande majorité des sondés parmi ce panel tout à fait diversifié estimaient que ces véhicules ont une taille et un poids inappropriés à la circulation en Région de Bruxelles-Capitale. À la suite des questions qui leur étaient posées, les participants exprimaient leur volonté que le gouvernement agisse pour réduire la dimension et le poids des véhicules à Bruxelles.

Ils ont également émis certaines propositions, comme l'établissement d'une « zone à bas danger (low danger zone) », qui fixerait une limite de poids pour les voitures personnelles autorisées à rouler en Région bruxelloise.

Comme Mme Emmery l'a expliqué, les sondés ont en outre suggéré la mise en place d'une fiscalité davantage basée sur la taille et le poids des véhicules plutôt que sur les chevaux fiscaux. Je pense que cette piste a été retenue en Région wallonne, dans le cadre de la réforme de la fiscalité automobile.

Que pensez-vous de ces propositions, qui relèvent plutôt de la sanction ? Quels seraient, selon vous, les moyens d'inciter, positivement, les futurs acquéreurs à opter pour des véhicules plus légers ?

Mme Amélie Pans (MR).- Mme Emmery vient de mettre en avant les résultats de l'étude menée par Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement, qui souligne l'augmentation préoccupante de la taille et du poids des véhicules dans notre capitale. Ces constats interpellants méritent une réflexion approfondie.

Je ne reviendrai pas sur tous les détails exposés précédemment, mais je souhaiterais y apporter une lecture complémentaire. La récente étude montre qu'entre 2013 et 2023, le poids des voitures particulières immatriculées à Bruxelles a augmenté de 10 %, et celui des véhicules de société de 17 %. Cette évolution pose des défis majeurs en matière de sécurité routière, de gestion de l'espace public et, évidemment, d'impact environnemental.

Je partage les préoccupations liées à cette évolution. Toutefois, il est absolument nécessaire d'aborder cette problématique avec

Ook kunnen we het gebruik van compactere voertuigen stimuleren door parkeertarieven toe te passen, afhankelijk van de grootte van het voertuig, zoals in Schaarbeek en Elsene.

Daarnaast is het belangrijk om burgers bewust te maken van de voordelen van lichtere voertuigen voor de verkeersveiligheid en de ecologische impact.

¹¹¹⁹ *Tot slot moeten we de autofabrikanten en Europese instanties bij de besprekingen betrekken, zodat ze bij de ontwikkeling van modellen rekening houden met stedelijke omgevingen.*

Welke maatregelen hebt u al genomen naar aanleiding van de studie?

De studie bevat voorstellen om de tendens om te buigen, zoals een aangepaste verkeersbelasting, een verbod op de zwaarste voertuigen of een stimulans voor lichtere voertuigen. Wat is volgens u de meeste geschikte aanpak?

Zijn er studies uitgevoerd of gepland over de impact van grotere voertuigen op de verkeersveiligheid en de doorstroming in Brussel?

Volgens welke criteria wordt de verkeersbelasting in Brussel aangepast? Houdt die rekening met grote gezinnen, zelfstandigen, personen met een handicap enzovoort? Wat zijn de economische gevolgen voor de middenklasse en bedrijven waarbij een voertuig nodig is voor hun activiteiten?

Wat is de impact van de gedifferentieerde parkeertarieven in de Brusselse gemeenten?

Lopen er besprekingen met de auto-industrie en de Europese Commissie over de aanpassing van voertuigen aan een stedelijke omgeving?

Op welke manier worden burgers geïnformeerd over de gevolgen van grote voertuigen in de stad?

pragmatisme et en tenant compte des réalités socioéconomiques de notre Région.

En effet, plutôt que de pénaliser les automobilistes, une fiscalité incitative permettrait d'encourager l'acquisition de véhicules plus adaptés au milieu urbain. Par exemple, ajuster la taxe de mise en circulation en fonction du poids et des dimensions du véhicule pourrait orienter les consommateurs vers des choix plus responsables.

La gestion du stationnement est également un levier efficace. Certaines communes bruxelloises, comme Schaerbeek ou Ixelles, appliquent déjà des tarifs différenciés en fonction de la taille du véhicule. Une harmonisation de ces pratiques pourrait être envisagée pour stimuler l'utilisation de véhicules plus compacts, sans pour autant imposer des surcoûts excessifs.

La solution ne passe évidemment pas uniquement par des taxes et des restrictions. L'information et la sensibilisation des citoyens sont essentielles pour qu'ils puissent faire des choix éclairés, notamment sur les avantages des véhicules plus légers en matière de sécurité et d'impact environnemental.

Enfin, il est indispensable d'inclure les constructeurs et les instances européennes dans la réflexion. Ce sont eux qui définissent l'offre sur le marché, et il est impératif qu'ils prennent en compte les spécificités des environnements urbains dans le développement de leurs futurs modèles.

Des actions ont-elles déjà été menées à la suite des conclusions de cette étude ? Si c'est le cas, lesquelles ? Si non, pourquoi ?

L'étude suggère plusieurs mesures pour freiner la tendance décrite dans l'étude, notamment une fiscalité révisée et l'instauration de tarifs progressifs ou modulés selon le poids et la taille des véhicules, comme le font certaines villes européennes. Elle propose aussi une interdiction graduelle des modèles les plus lourds dans certaines zones et une incitation à opter pour des véhicules plus légers. Quelle approche vous semble la plus pertinente et pourquoi ?

Des études complémentaires ont-elles été menées sur l'impact de l'augmentation de la taille des véhicules sur la sécurité routière et la fluidité du trafic à Bruxelles ? Dans l'affirmative, quels en sont les résultats ? Dans la négative, est-ce prévu ?

Quels critères sont pris en compte pour ajuster la fiscalité automobile à Bruxelles et promouvoir l'achat de véhicules plus adaptés à la ville ? Comment cette fiscalité tient-elle compte de la diversité des usagers - familles nombreuses, indépendants, personnes en situation de handicap -, afin d'éviter toute iniquité ? Avez-vous évalué ses incidences économiques sur les classes moyennes et les entreprises dont l'activité repose sur l'usage d'un véhicule ?

Existe-t-il une évaluation de l'impact des différentes mesures de tarification différenciée du stationnement appliquées dans

1121 **De heer Benjamin Dalle (cd&v).**- Collega Emmery stelt een interessante vraag, waar ik er een aan wil toevoegen over het groeiende aantal pick-uptrucks, een zorgwekkende trend van de laatste jaren. Pick-uptrucks hebben vooraan een gesloten cabine met plaats voor twee tot vijf mensen en achteraan een open laadruimte.

Pick-uptrucks komen overgewaaid uit de Verenigde Staten. Ik kan me voorstellen dat ze voor sommige beroepsgroepen erg nuttig zijn; denk maar aan veeartsen op het platteland of aannemers die er bouwmaterialen mee transporteren. Ik heb echter de indruk dat veel bezitters hun pick-up niet voor hun beroepsactiviteit hebben gekocht, maar gewoon voor het rijplezier.

Iedereen mag zijn eigen keuzes maken, maar zulke auto's zijn volgens mij volstrekt ongeschikt voor de stad. Ze zorgen voor onveilige situaties en de bestuurders nemen het, volgens mijn onwetenschappelijke vaststellingen, vaak niet al te nauw met het verkeersreglement.

Is het aantal pick-uptrucks van Brusselaars en pendelaars de voorbije jaren toegenomen? Is dat verantwoord? Worden die pick-uptrucks beroepsmatig ingeschreven? Ziet u mogelijkheden om de trend te keren?

1123 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Het toenemende gewicht van auto's heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid, de levenskwaliteit, het gebruik van de openbare ruimte en het milieu en gaat daardoor in tegen de gewestelijke doelstellingen, zoals een duurzame mobiliteit en de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen.*

Het onderzoek van Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel vormt een solide basis om een beleid te voeren dat die trend afremt door middel van fiscale ingrepen, aangepaste parkeertarieven en gerichte regelgeving.

certaines communes bruxelloises ? Si oui, quels en sont les résultats ? Si non, est-ce prévu ?

Alors que les constructeurs investissent massivement dans l'innovation pour réduire la consommation énergétique des SUV électriques, des discussions ont-elles déjà eu lieu avec l'industrie automobile et la Commission européenne sur l'adaptation des véhicules en milieu urbain ? Si oui, quelles en sont les conclusions ? Si non, pour quelles raisons ?

Quels dispositifs de sensibilisation sont en place ou prévus pour informer les citoyens des conséquences de l'augmentation de la taille des véhicules en ville ?

M. Benjamin Dalle (cd&v) (en néerlandais).- *Mme Emmery pose une question intéressante, à laquelle je voudrais en ajouter une autre sur le nombre croissant de pick-up.*

J'imagine que les pick-up sont très utiles pour certaines catégories professionnelles, mais j'ai l'impression que de nombreux propriétaires les ont acquis pour le simple plaisir de conduire.

Chacun est libre de ses choix, mais ce type de véhicule est totalement inadapté à la ville, et leurs propriétaires ne respectent pas toujours le Code de la route.

Le nombre de pick-up appartenant à des habitants et des navetteurs a-t-il augmenté ces dernières années ? Ces véhicules ont-ils un numéro d'immatriculation professionnelle ? Comment inverser la tendance ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Cette étude met en lumière une tendance préoccupante qui touche non seulement notre Région, mais aussi le reste de la Belgique et de l'Europe. J'ai donc commandé cette étude afin de nourrir la réflexion du prochain gouvernement en lui fournissant des solutions à l'échelle bruxelloise.

L'alourdissement progressif du parc automobile a des répercussions directes sur la sécurité routière, la qualité de vie, l'occupation de l'espace public et l'environnement. Les véhicules plus lourds et plus volumineux, notamment les SUV, les pick-up et les voitures électriques dotées de batteries plus imposantes, augmentent les risques d'accidents graves. Ils aggravent par ailleurs la congestion routière et compliquent le stationnement dans une ville au patrimoine urbain dense et ancien comme Bruxelles. Cette évolution va à l'encontre des objectifs de notre Région en matière de mobilité durable, de

¹¹²⁵ *Als we ons beperken tot fiscale maatregelen, beïnvloeden we alleen het autobezit in Brussel, terwijl hier ook veel auto's van buiten het gewest rijden. Daarom is het onderzoek vooral op parkeertarieven en -reglementen toegespitst.*

Brussel Mobiliteit beveelt aan om het Gewestelijk Mobiliteitsplan te evalueren. De volgende regering zal moeten beslissen hoe ze de maatregelen die het plan bevat, in de praktijk brengt.

Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel hebben vanzelfsprekend met de andere gewesten overlegd. In het Waals Gewest wordt sinds kort rekening gehouden met het gewicht bij de berekening van de belasting op de inverterstelling.

Beide administraties volgen ook de Europese initiatieven met betrekking tot de milieuwetgeving en wijzen de Europese instellingen op het probleem van auto's die almaar zwaarder worden.

sécurité routière et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

L'étude menée par Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement constitue une base solide pour orienter nos décisions politiques et activer tous les leviers dont dispose la Région afin de freiner cette tendance. Il est essentiel d'agir de manière concertée et cohérente, en utilisant à la fois des mesures fiscales, une tarification adaptée du stationnement et des réglementations ciblées.

Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement ont analysé la tendance à l'alourdissement du parc automobile, les diverses causes de cette évolution et ses impacts sur l'environnement, la sécurité routière et le stationnement en voirie et hors voirie. Ces évolutions ont été examinées pour la Région en particulier, tout en rendant compte, lorsque c'était pertinent, des évolutions souvent similaires aux niveaux belge et européen.

Notons que, lorsque cette étude a été commandée, il importait de savoir quels étaient les outils à la disposition de la Région. Il ne fallait pas se contenter de renvoyer le problème à d'autres niveaux de pouvoir, malgré l'existence de leviers substantiels aux niveaux européen et belge.

Les administrations ont proposé une série de mesures visant à limiter la tendance problématique à l'alourdissement des véhicules : la fiscalité automobile (adaptation de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation), la tarification du stationnement (modulation en fonction de la masse des véhicules) et la « low danger zone ». Je préfère l'appellation « light & safe zone », car cela donnerait l'appellation de « zone LISA », mais cela revient au même.

Toutefois, axer les mesures sur la fiscalité reviendrait à se centrer sur le parc automobile bruxellois, alors que beaucoup de véhicules non bruxellois circulent dans notre Région. Nous avons donc centré notre étude sur la tarification des stationnements et sur les réglementations, comme nous l'avons fait pour la zone de basses émissions, en visant un impact similaire avec une interdiction progressive.

Bruxelles Mobilité a repris dans les recommandations de son étude l'évaluation de la mise en œuvre du plan régional de mobilité ainsi que quelques-unes des propositions de mesures y figurant. Il reviendra cependant au prochain gouvernement de décider quelles mesures il mettra en œuvre et de quelle manière.

Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement ont bien entendu rencontré des représentants des autres Régions. En Région wallonne, la variable liée à la masse des voitures a récemment été intégrée au calcul des tarifs de la taxe de mise en circulation.

Par ailleurs, les deux administrations suivent également, par le biais de divers canaux d'information et d'échanges, les initiatives européennes en matière de régulation environnementale, entre autres en lien avec le secteur automobile. Dans ce cadre, elles tentent d'alerter les institutions européennes sur l'enjeu de

¹¹²⁷ *Op dit ogenblik is de manoeuvreerruimte van de administraties beperkt. De nieuwe regering zal de beleidsknopen moeten ontwarren.*

Ondanks het uitblijven van een nieuwe regering, is er al actie ondernomen. We zorgen voor de verspreiding van het onderzoek, in de hoop dat de aanbevelingen worden gevolgd.

¹¹²⁹ *(verder in het Nederlands)*

Pick-uptrucks illustreren de trend van steeds zwaardere voertuigen, maar we hebben daar geen specifieke cijfers over. Voor sommige beroepen, zoals houthakkers, kunnen zulke voertuigen zeer nuttig zijn, maar voor de vele stadsberoepen in Brussel zijn ze allicht niet geschikt.

Bovendien lijkt het erop dat bestuurders doorgaans alleen in die wagens zitten. Mensen kopen vaak zwaardere voertuigen omdat ze denken dat ze dan veiliger zijn. Voor de personen die in de wagen zitten, klopt dat waarschijnlijk, maar zeker niet voor de weggebruikers rondom de auto. In zulke voertuigen zit je hoger en dat kan een fijn gevoel geven op de baan, maar door de grote motorkap van pick-uptrucks zie je bepaalde dingen minder goed, bijvoorbeeld kleine kinderen. We zijn dan ook erg beducht voor de grote impact van zulke voertuigen op de verkeersveiligheid, ook voor kinderen.

Ons beleid op dat vlak is in eerste instantie ingegeven door verkeersveiligheid, maar ook het gebruik van de openbare ruimte en uitstoot spelen een rol. We willen inzetten op kleine en schone wagens, want die zijn het geschiktst voor het gewest.

¹¹³¹ **Mevrouw Isabelle Emmery (PS)** *(in het Frans).*- *Het is een goede zaak dat deze studie, die het probleem zeer goed in kaart brengt, op de regeringstafel ligt, ook al vloeien er niet onmiddellijk beslissingen uit voort.*

We hebben een evenwichtige aanpak nodig, die op meerdere aspecten inspeelt. Op Europees niveau moeten we de autobouwers ertoe aanzetten lichtere voertuigen aan te bieden op een voor de sector financieel haalbare manier.

Daarnaast moeten we de burger stimuleren om in zijn aankoopgedrag meer rekening te houden met de stad

l'alourdissement des véhicules. L'étude de Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement sur l'alourdissement des voitures a d'ailleurs été transmise à différents contacts au sein de la direction générale de l'action pour le climat. Elle a en outre été partagée plus largement, par exemple via le réseau Polis.

Cependant, la marge de manœuvre des administrations pour prendre des décisions importantes et définitives est actuellement limitée. Il appartiendra en effet au nouveau gouvernement de dénouer les nœuds politiques, d'où l'importance d'accélérer sa formation.

Comme vous le savez, je suis personnellement convaincue que des mesures doivent être prises concernant la taille des véhicules, raison pour laquelle le gouvernement précédent avait commandé cette étude.

Malgré l'absence d'un nouvel exécutif, certaines actions ont toutefois été entreprises. Nous veillons notamment à la diffusion des conclusions de l'étude, en espérant que les recommandations qui y sont formulées seront mises en œuvre.

(poursuivant en néerlandais)

Les pick-up illustrent la tendance vers des véhicules toujours plus lourds, mais nous ne disposons pas de chiffres précis à ce sujet.

Les personnes optent généralement pour ce genre de voitures, car elles s'y sentent davantage en sécurité. Or, il en va tout autrement pour les autres usagers de la route, notamment les enfants. Nous sommes dès lors très préoccupés par les conséquences majeures qu'ont ces véhicules sur la sécurité routière.

Outre celle-ci, l'utilisation de l'espace public et les émissions influencent notre politique. C'est pourquoi nous voulons miser sur de petites voitures propres qui sont les plus adaptées à notre Région.

Mme Isabelle Emmery (PS).- Même si cette étude ne débouchera pas directement sur un processus décisionnel, elle a le mérite d'être sur la table du futur gouvernement. Les administrations ont fourni un excellent travail et ont correctement modélisé les conséquences de cet accroissement de la masse des voitures au sein de la Région.

Il y a lieu de trouver un équilibre entre différents aspects. Premièrement, le secteur automobile a sa part de responsabilité lorsqu'il met sur le marché ce type de véhicules. À cet égard, un travail doit être effectué à l'échelon européen. Il s'agit de véhicules onéreux, synonymes de recettes considérables pour

en de andere weggebruikers. Daar kunnen wij als volksvertegenwoordigers ons steentje in bijdragen.

les constructeurs. Ces derniers doivent trouver les moyens de proposer des véhicules moins lourds, tout en conservant leur équilibre financier.

Ensuite, il convient de sensibiliser le citoyen à des comportements plus respectueux de la ville et des autres usagers de la route. En tant que parlementaires, nous avons ici un rôle à jouer au travers de nos interventions et de nos échanges, qui nourrissent l'opinion publique et peuvent l'inciter à modifier son comportement d'achat.

¹¹³³ *Collega Dalle sprak over de pick-uptrucks. Het is inderdaad belachelijk om daarmee rond te rijden om te kunnen pronken met een grote, sterke wagen. Ook op dat punt moet bewustmaking tot gedragsverandering aanzetten.*

Mon collègue Benjamin Dalle parlait des pick-up. Il est vrai qu'on en voit beaucoup, alors qu'il n'y a aucune raison d'en acheter un, si ce n'est pour parader en ville avec un engin qui procure une impression de pouvoir et donne le sentiment d'écraser les autres. C'est vraiment stupide. Il y a, là aussi, du travail à réaliser pour sensibiliser et induire un changement de comportement.

Tot slot moeten wij als politici het algemeen belang dienen door een goede mix van maatregelen in te voeren op het vlak van belastingen, tarieven en regels.

Ensuite, nous avons notre part à assumer en matière de décisions politiques et publiques. Il nous incombe de trouver le modèle qui servira l'intérêt collectif, à travers un équilibre de mesures fiscales, de tarifications et de réglementations ciblées. Ce sera un bel enjeu pour l'avenir et la cohésion de cette ville-région-capitale.

¹¹³⁵ **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *De invoering van een zone voor uitsluitend lichte voertuigen is een goed idee, want die geldt ook voor voertuigen van buiten het gewest.*

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Par rapport à une zone de faible danger, l'intitulé « Light & Safe » est plus attractif et fait moins référence à la « low emission zone » qui a fait couler beaucoup d'encre ces derniers temps ! Il est effectivement intéressant de songer à une zone, car certains véhicules proviennent d'autres Régions que celle de Bruxelles-Capitale. Il serait donc bénéfique de viser l'ensemble de la circulation automobile et pas uniquement les propriétaires de véhicule en Région bruxelloise.

Een verkeersbelasting die varieert naargelang het gewicht en de grootte is een terechte keuze. Grote appartementen zijn ook duurder dan kleine. Wie meer plaats inneemt, mag daarvoor betalen.

Je trouve que la tarification différenciée - à l'achat, à l'usage - en fonction de la masse du véhicule est une bonne option, également par rapport à la place qu'il occupe dans l'espace public. Du point de vue de la place physique, il est normal de payer plus cher. Nous payons pareillement plus cher un appartement plus grand que plus petit. Garer sa voiture dans l'espace public, c'est aussi occuper une partie de cet espace. Il me semble donc normal que les propriétaires d'un véhicule ayant de plus grandes proportions payent plus que ceux ayant un véhicule de taille modeste.

De DéFI-fractie is ook voorstander van duurdere bewonerskaarten en hogere parkeertarieven voor dure wagens, zoals pick-ups en SUV's.

D'un point de vue économique, nous hésitons moins à établir une carte de riverain ou un tarif de stationnement plus élevé pour les véhicules qui coûtent très cher, à savoir un pick-up ou un SUV impressionnant, sanctionnant de cette manière davantage une famille qui aurait deux pick-up ou deux gros SUV qu'une infirmière travaillant de nuit en utilisant une voiture généralement de taille modeste.

We staan ook achter bewustmakingscampagnes, want we moeten niet alleen bestraffend optreden, maar de Brusselaars ook laten stilstaan bij de gevolgen van het bezit van grotere voertuigen.

Les actions de sensibilisation dans l'espace public sont également très intéressantes. Il faut inciter, et pas seulement sanctionner. Il est important que les Bruxellois se rendent compte de l'impact de

1137 **Mevrouw Amélie Pans (MR)** *(in het Frans)*.- *Het verheugt me dat u het pad effent voor de volgende regering, die enkel nog de beste oplossing moet kiezen voor de meerderheid van de Brusselaars.*

Laten we hopen dat de volgende regering op de ingeslagen weg voortgaat door stimulansen te vinden in plaats van sancties en door de burgers te informeren, zodat ze een weloverwogen keuze kunnen maken.

1139 **De heer Benjamin Dalle (cd&v)**.- *Uw aanpak lijkt de juiste te zijn ter voorbereiding van nieuwe keuzes. Het betreft in wezen inderdaad een kwestie van evenwichten en keuzevrijheid. Iedereen heeft het recht om keuzes te maken, maar moet daarbij wel rekening houden met de context en met de rechten van de mensen om hem heen.*

Voor de pick-uptrucks in het bijzonder wil ik verwijzen naar het debat van twintig jaar geleden over de quads die destijds massaal in het Brusselse straatbeeld verschenen. Het heeft ongelooflijk lang geduurd, maar uiteindelijk kwam er in heel het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een verbod op quads. Dat was een goede maatregel.

Is het in dit geval nodig om ook zo ver te gaan? Waarschijnlijk niet, want voor bepaalde beroepen is een dergelijk voertuig nuttig. Er zijn echter ook personen die een pick-uptruck louter voor hun plezier kopen, of om hun ego te strelen. Overigens zie je zeer zelden vrouwen aan het stuur van die wagens zitten.

1141 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans)*.- *Inderdaad, mensen die in hun eentje in een pick-up zitten, hebben waarschijnlijk een groot ego te vervoeren.*

(Vrolijkheid)

1141 **Mevrouw Isabelle Emmery (PS)** *(in het Frans)*.- *Preventie moet centraal staan. Ik ben het met collega Maison eens dat we niet enkel over straffen moeten spreken, maar wie voor een grote wagen kiest, moet meebetalen voor de impact op de openbare ruimte en de veiligheid.*

(Opmerkingen van mevrouw Maison)

Dat aspect uitleggen is ook bewustmaking.

- Het incident is gesloten.

la possession d'un véhicule de taille importante par rapport aux plus petits véhicules.

Mme Amélie Pans (MR).- Je suis ravie d'apprendre que vous préparez le terrain pour le prochain gouvernement, afin que ce dernier n'ait plus qu'à choisir entre les meilleures solutions disponibles. Il faut également, comme l'a souligné ma collègue, que l'option choisie représente un mieux pour la majorité des Bruxellois.

Cette étude était, en effet, essentielle et il est urgent d'agir. Espérons que le nouveau gouvernement continuera sur cette lancée, en trouvant des incitants plutôt que des pénalités, en informant et sensibilisant les citoyens pour qu'ils puissent faire des choix éclairés. Il importe que les citoyens se rendent compte que le bon sens doit l'emporter.

M. Benjamin Dalle (cd&v) *(en néerlandais)*.- *Tout le monde a le droit de faire des choix, mais il faut prendre en considération le contexte et les droits des autres.*

Il y a vingt ans, Bruxelles était envahie de quads. Après un certain temps, ces véhicules ont été interdits dans la Région.

Une telle mesure est-elle nécessaire pour les pick-up? Probablement pas, car certaines personnes en ont besoin pour leur métier. Par ailleurs, c'est souvent très masculin d'acquiescer ce type d'engin...

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Comme je le dis souvent, s'il n'y a qu'une seule personne à bord d'une telle voiture, c'est que son ego doit être très lourd à porter.

(Rires)

Mme Isabelle Emmery (PS).- Je pense que la prévention doit être au cœur des décisions. Concernant le langage utilisé, je partage l'avis de Mme Maison : je ne suis pas certaine qu'il faille parler de sanctions. Mais quand on choisit ce genre de véhicule, on doit aussi en payer le coût financier pour l'espace public et la sécurité. Il ne s'agit pas d'une sanction, mais du prix à payer.

(Remarques de Mme Maison)

La sensibilisation consiste aussi à expliquer cet aspect.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BENJAMIN DALLE

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

betreffende het gebruik van supertrucks in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De heer Benjamin Dalle (cd&v).- De afgelopen jaren hebben de gewesten ieder hun eigen koers gevaren inzake de inzet van zogenaamde supertrucks of lange en zware vrachtwagens (LZV's). Zo heeft Vlaanderen aangekondigd ze uiterlijk tegen 30 juni 2026 structureel toe te laten, terwijl in Wallonië dit jaar een proefproject afloopt. Uit de praktijk blijkt dat transportbedrijven supertrucks als een belangrijke troef zien om zowel de files als de CO₂-uitstoot terug te dringen. Tegelijkertijd zijn er terecht bekommernissen over verkeersveiligheid en infrastructuur, zeker in een dichtbebouwde en drukke omgeving zoals het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De Standaard wees er begin januari op dat in het Brussels Gewest een wettelijk kader ontbreekt. Daardoor wordt een aantal logistieke en economische opportuniteiten gemist en is een vlotte doortocht van noord naar zuid in België op dit moment niet mogelijk. Transporteurs geven aan dat ze daardoor met een concurrentienadeel kampen. Ook uw voorgangers wezen meermaals op mogelijke gevaren in het stedelijke weefsel, maar inmiddels is er opnieuw een discussie op gang gekomen of een gefaseerde toelating op de Ring rond Brussel en voor bepaalde industriezones, onder strikte voorwaarden en toezicht, mogelijk is.

Welke stappen zet u om, in overleg met de andere gewesten, te komen tot een intergewestelijke aanpak rond supertrucks? In 2019 werd gesteld dat Brussel Mobiliteit werk zou maken van een impactstudie. Wat waren de resultaten van die studie? Hoe evalueert u de balans tussen de ecologische voordelen, zoals minder uitstoot en minder voertuigen op de weg, en de bezorgdheden rond verkeersveiligheid en infrastructuur?

Ziet u mogelijkheden om op (middel)lange termijn specifieke trajecten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest open te stellen voor supertrucks, zoals delen van de Ring of bepaalde industrieterreinen vlak bij de Ring? Kunt u een tijdsplan aangeven voor eventueel aanvullend studiewerk, overleg met belanghebbenden en mogelijke besluitvorming?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Megavrachtwagens zijn tot 25,25 m lang, wat bijna 9 m langer is dan standaardvrachtwagens in Europa, en ze wegen tot 60 ton. Tot nu toe laat het Brussels Gewest dergelijke voertuigen niet toe op zijn grondgebied. Die beslissing is gebaseerd op negatieve adviezen over de verkeersveiligheid en de draagkracht van de weginfrastructuur, zoals bruggen en tunnels. Ook andere

QUESTION ORALE DE M. BENJAMIN DALLE

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'utilisation de supertrucks en Région de Bruxelles-Capitale.

M. Benjamin Dalle (cd&v) (en néerlandais).- Ces dernières années, les Régions ont appliqué des réglementations différentes concernant l'utilisation des supertrucks, ou véhicules plus longs et plus lourds (VLL). Les entreprises de transport considèrent ceux-ci comme un atout important pour réduire les embouteillages et les émissions de CO₂, mais des préoccupations légitimes existent en matière de sécurité routière et d'infrastructures, en particulier dans un environnement densément construit et fréquenté comme Bruxelles.

Début janvier, De Standaard avait souligné que l'absence d'un cadre juridique privait la Région d'un certain nombre d'opportunités et empêchait un transit fluide du nord au sud du pays. Vos prédécesseurs ont souligné à plusieurs reprises les dangers potentiels dans le tissu urbain, mais, entre-temps, une discussion a repris sur une autorisation par phases sur le ring de Bruxelles et dans certaines zones industrielles, sous des conditions et une surveillance strictes.

Quelles mesures prenez-vous pour parvenir à une approche interrégionale des VLL ? Quels sont les résultats de l'étude d'incidences menée sur le sujet en 2019 ?

Envisagez-vous d'ouvrir des itinéraires spécifiques pour les VLL en Région bruxelloise ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- À l'instar d'autres pays européens, la Région interdit les véhicules plus longs et plus lourds (VLL) pour des raisons de sécurité routière et de capacité des infrastructures.

Cependant, vu la récurrence de cette question, nous avons commandé une nouvelle étude, dont les conclusions sont attendues d'ici la fin de l'année.

Europese landen, waaronder Frankrijk en Oostenrijk, hebben beslist om geen megavrachtwagens toe te laten op hun wegen.

Omdat dit een terugkerende vraag is, hebben wij opdracht gegeven voor een nieuwe studie, met onder meer een analyse van de Waalse en Vlaamse ervaringen. Die studie zou tegen eind 2025 afgerond moeten zijn.

Zolang we er niet zeker van zijn dat die vrachtwagens veilig kunnen rijden, lijkt het ons belangrijk om het verbod te handhaven. Ondertussen zetten we wel de besprekingen met de andere gewesten voort.

Op het vlak van verkeersveiligheid brengen megavrachtwagens meerdere risico's met zich mee, zoals problemen op kruispunten, beperkt zicht voor de andere weggebruikers en problemen om veilig in te halen. In het Brussels Gewest vielen tussen 2018 en eind juni 2024 ongeveer 450 slachtoffers bij botsingen met een traditionele vrachtwagen. Uit internationale studies blijkt dat vrachtwagens tot drie keer vaker betrokken zijn bij dodelijke botsingen dan andere voertuigen. Het gevaar van traditionele vrachtwagens wordt niet langer betwist. Ik ben dus erg terughoudend om nog grotere en zwaardere vrachtwagens in de stad toe te laten. We willen zeker van ons stuk zijn voordat we daarvoor groen licht geven.

1155 Een tweede element betreft de infrastructuur: kunnen de bruggen en wegen dergelijke vrachtwagens aan? Als de studie naar de staat van de bruggen en tunnels op de Ring een positief resultaat oplevert, kan dat de weg vrijmaken voor een toelating die beperkt is tot autosnelwegen, en dus specifiek tot de Ring. Aangezien die vrachtwagens niet geschikt zijn voor stadsverkeer, zouden ze op die manier transitverkeer blijven en geen bestemmingsverkeer worden. Voor Brussel zijn oplossingen zoals vervoer over het spoor of via het water te verkiezen boven het wegtransport.

Op basis van twee ongunstige adviezen van Brussel Mobilité geldt momenteel echter inderdaad een verbod op megavrachtwagens.

1157 **De heer Benjamin Dalle (cd&v).**- Als ik het goed begrijp, is er sinds 2019 nog niet zoveel gebeurd rond dit thema. De studie werd aangekondigd door Brussel Mobilité in 2019 en zal nu na zes jaar worden opgeleverd.

Ook in Vlaanderen en Wallonië zijn er natuurlijk beperkingen in de draagkracht van bruggen en wegen. Het stukje Ring op het Brusselse grondgebied is niet anders dan de delen van de Ring in het Vlaams of het Waals Gewest. We moeten dat grondig onderzoeken.

Een terecht argument is de stedelijke context, die ook in de vorige vraag aan bod is gekomen. We kunnen natuurlijk niet toelaten dat er plotseling supertrucks rijden in gebieden waar de infrastructuur niet is aangepast, in dichtbevolkte wijken waar gewone trucks soms al bijna niet door raken.

Dans l'intervalle et en l'absence de certitude quant à la sécurité de ces camions, nous maintenons l'interdiction, tout en poursuivant nos discussions avec les autres Régions.

Ces véhicules présentent en effet de nombreux risques en matière de sécurité routière. Or, entre 2018 et juin 2024, les collisions avec des camions standards ont fait 450 victimes en Région bruxelloise. Selon des études internationales, les camions sont aussi trois fois plus souvent impliqués dans des accidents mortels que les autres véhicules. Je suis dès lors très réticente à l'idée d'autoriser les VLL en ville.

Par ailleurs, nos infrastructures supporteront-elles le passage de tels camions ? Si l'étude concernant l'état des ponts et des tunnels du ring de Bruxelles aboutit à une réponse positive, il sera possible d'autoriser ces véhicules, mais uniquement sur les autoroutes. En ville, il existe d'autres solutions, comme le transport ferroviaire et fluvial.

M. Benjamin Dalle (cd&v) (en néerlandais).- *Je constate que le dossier a peu avancé depuis 2019.*

En matière de capacité de charge des ponts et des routes, le tronçon bruxellois du ring n'est pas différent de ceux situés en Flandre ou en Wallonie. Nous devons donc étudier cette question en profondeur.

On ne va bien sûr pas autoriser du jour au lendemain le passage de VLL dans des zones aux infrastructures inadaptées. Mais il faut continuer à examiner la question d'un éventuel accès au ring bruxellois et à certaines voies directes vers des zones industrielles stratégiques.

Nous espérons qu'une approche interrégionale sera possible d'ici 2026.

We pleiten er wel voor om de mogelijkheid serieus te blijven onderzoeken voor de Brusselse Ring en eventueel ook voor een aantal rechtstreekse toegangswegen tussen de Ring en bepaalde strategische industriezones, zoals de Haven van Brussel. We moedigen zeker ook aan om het onderzoek van 2025 met bekwame spoed verder te zetten, om snel beslissingen te kunnen nemen. Hopelijk is er dan in 2026 een intergewestelijke aanpak mogelijk.

1159 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.-** U zegt dat er weinig gebeurd is, maar Brussel Mobiliteit heeft wel degelijk analyses uitgevoerd om zijn adviezen te onderbouwen.

U zegt ook dat er geen verschil tussen Vlaanderen en Brussel is wat de draagkracht van bruggen en wegen betreft, maar het ongunstige advies van Brussel Mobiliteit is wel degelijk gebaseerd op onderzoek, bijvoorbeeld over de staat van het viaduct en de brug in Anderlecht. We moeten rekening houden met die specifieke lokale context. We blijven de situatie echter volgen en wanneer de brug van Anderlecht hersteld is, kunnen we de situatie herbekijken.

- Het incident is gesloten.

1163 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW KRISTELA BYTYÇI**

1163 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1163 **betreffende de onderbreking van tramlijnen 92 en 93.**

1163 **TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW SOFIA BENNANI**

1163 **betreffende de onderbreking van tramlijnen 92 en 93.**

1167 **De voorzitter.-** Bij afwezigheid van mevrouw Bytyçi wordt de mondelinge vraag door mevrouw d'Ursel voorgelezen.

1167 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Sinds 13 januari zijn de tramlijnen 92 en 93 onderbroken omdat de MIVB de traminfrastructuur in de Koninginnelaan, het Koningsplein en de Regentschapsstraat vernieuwt.**

Er werd aangekondigd dat de onderbreking van de tramlijnen maar liefst tot het najaar van 2025 zal duren, maar de MIVB legt uit dat de definitieve planning van de werkzaamheden nog moet worden vastgesteld.

Er wordt in alternatieven voorzien, maar die lijken niet erg doeltreffend. Tramlijn 92 is onderbroken tussen de haltes Park en Louiza. Bus 33 bedient de haltes Poelaert en Kleine Zavel, maar op die lijn rijden er amper drie bussen per uur. Buslijnen 71 en 38 bedienen de halte Koning, maar zijn niet efficiënt tijdens de spitsuren omdat ze vaak in de file staan.

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- En dépit de la similitude de capacité de charge des ponts et des routes en Flandre et à Bruxelles, Bruxelles Mobilité fonde ses avis, par exemple sur l'état du viaduc ou du pont d'Anderlecht, sur des examens qui prennent en considération le contexte local.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME KRISTELA BYTYÇI

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'interruption des lignes de tram 92 et 93.

QUESTION ORALE JOINTE DE MME SOFIA BENNANI

concernant l'interruption des trams 92 et 93.

M. le président.- En l'absence de Mme Bytyçi, sa question orale est lue par Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Depuis le 13 janvier et jusqu'à l'automne 2025, les lignes de tram 92 et 93 seront interrompues en raison de travaux. La STIB entend renouveler ses infrastructures de tram vers l'avenue de la Reine, sur la place Royale et dans la rue de la Régence.

Bien qu'il soit souhaitable d'avoir des arrêts de tram mieux sécurisés et accessibles, l'impact et la durée de ces travaux semblent excessifs. Les objectifs de ces travaux sont nombreux : réduction des nuisances sonores, remplacement de canalisations souterraines, remplacement de rails et meilleure accessibilité aux personnes moins mobiles, notamment. Pourtant, la STIB explique que le calendrier de ces travaux doit encore être défini.

Le MR est favorable à une meilleure offre de transports en commun et à des voiries permettant la circulation de tous les usagers de la route. Cela étant, la durée des travaux et la qualité

¹¹⁷¹ *Voor tramlijn 93, die onderbroken is tussen de haltes Jules de Trooz en Poelaert, wordt in vergelijkbare, ontoereikende oplossingen voorzien. De halte Paleis wordt niet bediend. Ook trams 10 en 62 kunnen niet normaal rijden tijdens de werken. De reistijden worden dus aanzienlijk langer voor MIVB-klanten.*

De MR is ook bezorgd over de verkeersproblemen die de langdurige werkzaamheden zullen veroorzaken. Die komen nog bij de door het plan Good Move veroorzaakte verkeersellende.

Zullen er vaker bussen rijden op de betrokken lijnen?

Is er onderzocht of de bussen voldoende passagiers kunnen vervoeren, met name tijdens de spitsuren?

Waarom heeft de MIVB nog geen definitieve planning vastgesteld? Hoe groot is het risico dat de werken nog tot na de herfst zullen aanslepen?

Welke invloed zullen de werkzaamheden hebben op het auto- en fietsverkeer?

des offres de remplacements paraissent ici peu efficaces. En effet, les trams de la ligne 92 sont interrompus entre les arrêts Parc et Louise. Les arrêts Poelaert et Petit Sablon sont desservis par le bus 33. Or, celui-ci a une fréquence de circulation très faible, d'environ trois bus par heure. D'autres bus desservent l'arrêt Royale, comme le 71 ou le 38, mais il ne s'agit pas d'une solution viable aux heures de pointe étant donné que les bus concernés sont souvent pris dans les embouteillages. Le temps de trajet entre la ligne 92 et les lignes de bus mentionnées n'est donc pas comparable pour les usagers qui se rendent au travail le matin et rentrent chez eux le soir.

Pour la ligne de tram 93, interrompue entre les arrêts Jules de Trooz et Poelaert, les mêmes solutions sont offertes à des problématiques similaires. L'arrêt Palais n'est pas desservi. D'autres lignes de tram telles que les lignes 10 et 62 ne pourront pas non plus circuler normalement durant les travaux.

En résumé, les offres de remplacement allongent considérablement le temps de trajet des usagers habituels des lignes de tram 92 et 93 pour une durée indéterminée. Aucune date précise de fin des travaux n'a en effet été communiquée.

On peut également s'inquiéter des problèmes de circulation que tous ces travaux de longue durée vont créer. Le plan Good Move pénalise déjà les usagers de la voiture, qui vont de nouveau devoir modifier leur parcours dans des zones de circulation déjà difficiles, comme la place Louise.

La fréquence des bus existants, par exemple de la ligne 33, va-t-elle être renforcée pour compenser l'interruption des trams ? Si oui, dans quelle mesure ?

Une surfréquentation des bus concernés a-t-elle été étudiée ? N'y a-t-il pas un risque de manque de place dans ces véhicules aux heures de pointe, qui affecterait le trajet des usagers ?

Pourquoi aucun calendrier défini n'a-t-il été mis en place avant le début des travaux ? Dans quelle mesure y a-t-il un risque que les travaux se poursuivent après l'automne ?

Quelle est l'incidence de ces travaux sur la circulation générale, sachant que les voitures et les vélos vont également devoir adapter leur trajet ?

¹¹⁷³ **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)** (in het Frans).- *De onderbreking van het tramverkeer tussen de haltes Park en Poelaert van 13 januari tot het najaar van 2025 dreigt grote hinder te veroorzaken voor duizenden Brusselaars, vooral tijdens de spitsuren. Bovendien legt de MIVB geen vervangbussen in.*

U wilt het autogebruik terugdringen. Ik vind het dan ook moeilijk te begrijpen dat u niet voorziet in behoorlijke alternatieven voor de onderbroken tramlijnen.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- L'annonce de l'interruption du trafic des trams entre les arrêts Parc et Poelaert entre le 13 janvier et l'automne 2025, dans le cadre du réaménagement de la place Royale, suscite des préoccupations majeures en matière de mobilité. Cette suspension, qui touche directement des axes névralgiques tels que la rue de la Régence et la rue Royale, risque de perturber fortement les déplacements de milliers de Bruxellois, en particulier pendant les heures de pointe.

Plus préoccupante encore, l'absence de tout service de remplacement sur ce tronçon soulève des interrogations sur la continuité du service public de transport. Nombreux sont les

Welke maatregelen worden er genomen om de gevolgen van de werkzaamheden voor de gebruikers te beperken? Is daarover overleg gepleegd met de MIVB en de stad Brussel?

Waarom worden er geen vervangbussen ingezet? Hoe zult u vermijden dat mensen bij gebrek aan degelijke alternatieven massaal terug naar de auto grijpen?

usagers qui, sans solution de remplacement viable, verront leur mobilité limitée pour des trajets essentiels, qu'il s'agisse de leurs déplacements professionnels ou personnels.

La réduction de l'usage de la voiture individuelle constitue un objectif-clé de votre politique de mobilité. Il est donc difficile de comprendre comment une telle interruption des lignes structurantes peut être envisagée sans une planification rigoureuse pour en atténuer les conséquences.

Madame la Ministre, quelles mesures ont été prises pour réduire considérablement les répercussions de ces travaux sur les usagers ?

Pourquoi aucun dispositif de remplacement - des bus, par exemple - n'a-t-il été prévu pour maintenir la desserte de ces axes majeurs ?

Enfin, y a-t-il eu une concertation avec la STIB et les autorités locales afin d'anticiper les conséquences de ces travaux ?

Comment éviter un report massif vers la voiture individuelle, ce qui irait à l'encontre des engagements climatiques et environnementaux de la Région ?

1175 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Sinds 13 januari is het tramverkeer op de lijnen 92 en 93 onderbroken omdat Beliris het Koningsplein heraanlegt.*

De MIVB maakt van die onderbreking gebruik om haar infrastructuur te verbeteren. Zo zullen de oude tramsporen van de Regentschapslaan worden vervangen door nieuwe sporen die met een tapijt zijn uitgerust om het geluid en de trillingen te verminderen. Bovendien komen er veiligere en toegankelijke haltes. Na de werkzaamheden zullen passagiers niet meer midden op de weg moeten in- en uitstappen.

Voorts profiteren nutsbedrijven van de situatie om noodzakelijke werken uit te voeren, zoals Vivaqua voor de renovatie van de riolering. Om de hinder te beperken, zijn de verschillende bouwplaatsen gegroepeerd.

Wie de Vijfhoek wil doorkruisen, wordt aangeraden om metrolijnen 2 en 6 te nemen tussen Louiza en Kruidtuin. Voor reizen van en naar de wijk bieden de buslijnen 33, 38, 71 en 95 een alternatief. De laatste drie hebben een zeer hoge frequentie, met een bus om de vier tot zes minuten tijdens de spitsuren.

Op lijnen 71 en 95 worden gelede bussen ingezet. Op lijn 33 worden midibussen gebruikt, zodat ze door de smalle straten van het centrum kunnen rijden. Het is niet mogelijk om de frequentie op lijn 33 te verhogen, omdat alle midibussen waarover de MIVB beschikt al op die lijn rijden.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Depuis le 13 janvier, la circulation des trams des lignes 92 et 93 est interrompue pour permettre la réalisation d'une nouvelle phase de réaménagement de la place Royale par Beliris. La STIB profite de cette interruption pour installer des voies place Royale et réaliser en même temps plusieurs travaux d'amélioration de ses infrastructures, notamment rue de la Régence et avenue de la Reine.

Installés il y a plus de 25 ans, les rails de la rue de la Régence doivent urgemment être remplacés pour que les voyageurs continuent à bénéficier d'un service performant et à voyager en toute sécurité. Les nouvelles voies seront dotées de tapis qui réduisent les nuisances sonores et vibratoires. Les nouveaux arrêts seront par ailleurs mieux sécurisés et accessibles aux personnes à mobilité réduite. Après les travaux, les voyageurs ne devront plus monter et descendre au milieu de la voirie.

Les travaux organisés sont indispensables. Trois chantiers différents sont en outre regroupés pour n'occasionner qu'une seule coupure. Coordonner les différents chantiers qui devaient avoir lieu tôt ou tard permet d'optimiser les moyens mis en place et de limiter les désagréments pour tout le monde - usagers des transports publics, cyclistes et automobilistes. Si cette coupure semble longue malgré tout, c'est parce qu'il n'y pas que les travaux de la STIB. Des impétrants interviennent également, comme Vivaqua pour la nécessaire rénovation des égouts.

En l'absence de trams, les voyageurs qui traversent le Pentagone sont invités à emprunter les lignes de métro 2 et 6 entre Louise et Botanique. Pour les déplacements depuis et vers le quartier, les lignes de bus 33, 38, 71 et 95 peuvent constituer des solutions alternatives. Les trois dernières bénéficient de fréquences très

¹¹⁷⁷ *Gezien de moeilijke verkeerssituatie in de omgeving van de werkzaamheden zou het niet efficiënt zijn om vervangbussen in te zetten. Bovendien hebben de bussen in de Vijfhoek voldoende restcapaciteit om de extra passagiers op te vangen. De MIVB voert meermaals per jaar tellingen uit en de bussen worden geleidelijk aan uitgerust met automatische telsystemen. Heel wat reizigers stappen over op metrolijnen 2 en 6, waardoor het minder druk op de bussen is in de Vijfhoek dan daarbuiten. De metro, in combinatie met de andere buslijnen, blijft daarom de meest efficiënte oplossing.*

De werkzaamheden zullen normaal gezien tot het najaar duren. De MIVB heeft vooraf overleg gepleegd met Brussel-Stad en andere instanties om het tijdschema te optimaliseren. Ze heeft ook aanzienlijke inspanningen geleverd om de buurtbewoners en de handelaars te informeren. Zowel Brussel-Stad als de handelaars vonden het een goed idee om de verschillende werkzaamheden te groeperen.

De MIVB zal ervoor zorgen dat de handelszaken in de Zavelwijk permanent bereikbaar blijven met de auto en dat de werkzaamheden de organisatie van grote evenementen als de 20 km van Brussel, de Ommegang en de nationale feestdag niet verstoren.

Het communicatieteam zal alle handelaars bezoeken om hen persoonlijk te informeren en naar oplossingen te zoeken.

De werkzaamheden van de nutsbedrijven zijn al aan de gang, maar zullen geen invloed hebben op het verkeer. De renovatie van de tramsporen in de Regentschapsstraat zou eind augustus voltooid moeten zijn.

élevées, avec des passages toutes les quatre à six minutes aux heures de pointe, et des bus articulés pour ce qui concerne les lignes 71 et 95.

La ligne 33 est quant à elle exploitée à l'aide de midibus, plus petits que les bus standards, afin de pouvoir passer par les petites rues du centre. Il n'est pas possible d'en augmenter les fréquences, car tous les midibus dont dispose la STIB sont spécifiques à cette ligne et y circulent déjà.

Nous ne constatons pas de surfréquentation. Dans le Pentagone, la capacité résiduelle des bus permet d'absorber le surplus de remplissage des véhicules. La STIB procède à des campagnes de comptage plusieurs fois par an, y compris sur les lignes de bus concernées par ce chantier. En outre, les véhicules de ces lignes sont progressivement équipés de systèmes de comptage automatique. Au vu de la circulation compliquée dans la zone des travaux, il serait peu efficace de mettre en place des navettes de bus. Ceux-ci circuleraient trop lentement et leur trajet serait éloigné de celui des lignes de tram remplacées. Les déviations varieraient de plus selon les phases de chantier.

De manière générale, la plupart des lignes de bus se vident partiellement lorsqu'elles rencontrent l'axe des lignes de métro 2 et 6 et sont moins chargées à l'intérieur du Pentagone qu'à l'extérieur. Il en résulte une réserve de capacité, qui sera la bienvenue s'il devait y avoir un report de charge vers des lignes telles celles des bus 38, 71 ou 95 pour les déplacements à l'intérieur du Pentagone. Le métro, couplé aux autres lignes de bus, reste donc la solution la plus efficace.

En ce qui concerne le calendrier, il est prévu que les travaux durent jusqu'à l'automne. La STIB a mené une concertation en amont du chantier, notamment avec la Ville de Bruxelles et d'autres instances, afin d'optimiser le calendrier des travaux. Des efforts considérables ont également été consentis pour informer les riverains, particulièrement les commerçants, en collaboration avec la Ville de Bruxelles.

Un calendrier détaillé du chantier de la rue de la Régence a été présenté aux représentants des commerçants du quartier du Sablon. La STIB a prêté une attention particulière au maintien d'une accessibilité automobile permanente, mais aussi au déroulement des grands événements habituels, tels que les 20 km de Bruxelles, l'Ommegang ou la fête nationale.

Tant la Ville de Bruxelles que les commerçants ont estimé positif le choix de regrouper plusieurs chantiers pour n'engendrer qu'une seule coupure d'exploitation des trams. Quant aux travaux des impétrants, en particulier ceux de Vivaqua, ils sont déjà en cours, mais sans incidences sur la circulation.

Enfin, chaque commerçant recevra la visite de l'équipe de communication du chantier, afin d'examiner comment surmonter ses contraintes d'exploitation durant le chantier et d'être informé personnellement de son calendrier et de ses impacts. Dans la rue de la Régence, la réfection des voies, qui commence le 17 mars, sera terminée fin août. Seules quelques finitions des arrêts

1179 **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** (in het Frans).- *Het is een goede zaak dat de nutsbedrijven de vervanging van de tramsporen aangrijpen om bepaalde werkzaamheden uit te voeren. Dat vereist evenwel een goede coördinatie en een goed beheer van de verkeersstromen.*

Momenteel ondervinden veel Brusselaars hinder van de werkzaamheden. Ik ben dan ook blij te horen dat ze eind augustus klaar zullen zijn.

Ik heb echter niet begrepen waarom u de frequentie van de bussen op lijn 33 niet verhoogt.

1179 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Die lijn rijdt door smalle straatjes. Daarom kunnen we alleen midibussen gebruiken en die zijn allemaal al in gebruik.*

1187 **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** (in het Frans).- *Dat is jammer. Midibussen kunnen erg nuttig zijn in dit soort situaties.*

Vinden de tellingen op bepaalde tijden van het jaar plaats of continu? Verhoogt u de frequentie als de bussen te vol zitten?

Ik heb tot slot maar weinig borden op de Kleine Ring gezien die de werkzaamheden aankondigen. Automobilisten worden pas aan het einde van de Koningstraat en de Regentschapsstraat gewaarschuwd.

1189 **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)** (in het Frans).- *Mevrouw de minister, ik deel uw standpunt niet helemaal. Het is goed dat u de werkzaamheden wilt coördineren, maar het gebrek aan vooruitziendheid van de MIVB leidt tot overvolle bussen en langere reistijden voor de gebruikers van het openbaar vervoer.*

Bovendien worden de werken niet vroeg genoeg aangekondigd, zoals mevrouw d’Ursel opmerkt, waardoor er geen natuurlijke verschuiving van het verkeer ontstaat en je in de

pourraient être nécessaires à l'automne, mais tout sera mis en œuvre pour les terminer en même temps que la rénovation des voies.

Évidemment, comme toujours, il s'agit de trouver le bon équilibre pour que la ville continue à vivre pendant ces lourds chantiers nécessaires.

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- Une fois de plus, nous louons les objectifs de ces travaux : profiter du remplacement des rails de tram pour effectuer d'autres types d'interventions, notamment au niveau des impétrants, améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et diminuer les nuisances sonores.

Toutefois, ce chantier suppose une coordination efficace avec la STIB et une gestion sérieuse des flux de circulation, malgré les travaux. Or, nous constatons aujourd'hui qu'un très grand nombre de Bruxellois subissent les conséquences de ce chantier, qui s'étend sur une longue période. À ce sujet, j'entends qu'il est prévu que les travaux s'achèvent à la fin du mois d'août, et je m'en réjouis.

En revanche, je n'ai pas compris vos explications concernant le refus d'augmenter la fréquence des bus de la ligne 33.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Cette ligne passe par des rues étroites. Dès lors, nous ne pouvons pas affréter des bus standards, uniquement des midibus, et tous ceux dont dispose la STIB sont déjà utilisés.

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- C'est regrettable. Une réflexion doit être menée sur les midibus, qui sont très utiles notamment pour faire face à ce type de problématique.

Concernant la fréquentation des bus, vous indiquez que des comptages sont effectués et que leur fréquence de passage est très élevée. Les comptages ont-ils lieu à certains moments de l'année ou en continu ? Leur surfréquentation ne vous impose-t-elle pas d'augmenter le nombre de bus standards en circulation ?

Enfin, pour ce qui est de la circulation, je n'ai à nouveau pas vu beaucoup de panneaux en amont des travaux - en l'occurrence sur la Petite ceinture - pour annoncer ces derniers. Les automobilistes ne sont en effet avertis de la présence de chantiers qu'au bout des rues Royale et de la Régence, et pas préalablement.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- Madame la Ministre, je ne partage malheureusement pas totalement votre point de vue. Je salue votre volonté de mettre en place une nécessaire coordination des travaux et le fait que plusieurs intervenants puissent agir au même moment aux mêmes endroits. Toutefois, force est de constater que, depuis l'interruption de ces lignes de tram, les usagers de la STIB font face à une accumulation de retards.

Regentschapsstraat en de Koningsstraat een dik half uur verliest met de auto.

- De incidenten zijn gesloten.

Par exemple, un trajet qui faisait initialement 20 minutes en fait 40 aujourd'hui. Les midibus de la ligne 33 qui ne passent que toutes les 20 minutes aux heures de pointe posent un véritable problème. Il finit par y avoir une surcharge, donc un allongement des temps de parcours, et les personnes qui prenaient auparavant le bus en viennent à se demander si elles ne prendraient pas la voiture pour se rendre au travail. Le manque d'anticipation de la STIB a des conséquences pour les usagers des transports en commun et pour la circulation à Bruxelles.

Enfin, je rejoins les propos de Mme d'Ursel : les indications de travaux à Bruxelles, surtout au niveau de la Moyenne ceinture, sont insuffisantes et ne permettent pas un report naturel de la circulation. En conséquence, aujourd'hui, la rue de la Régence et la rue Royale sont totalement bouchées. En voiture, vous y resterez une bonne demi-heure et en tram, au minimum 40 minutes.

- Les incidents sont clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW SOFIA BENNANI

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

betreffende de werken aan de Ring in Anderlecht.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- *De werkzaamheden aan de Ring in Anderlecht zijn begonnen in oktober en zouden normaal op 20 december afgerond zijn, maar ze zijn nog altijd bezig. Ze veroorzaken hinder en vertragingen tot wel 45 minuten.*

Zowel de mobiliteit als de lokale economie en het dagelijks leven van de Brusselaar heeft te lijden onder de vertragingen die bij grote infrastructuurwerken steeds weer optreden. Denk maar aan de werken aan het viaduct van Vilvoorde, het Leonardkruispunt of het Londenplein.

Welke factoren verklaren volgens u die systematische vertragingen? Welke maatregelen neemt of overweegt u om ervoor te zorgen dat de voorziene termijnen voortaan nageleefd worden en dat de verkeershinder beperkt blijft?

Hoe komt het dat er niet gedacht werd aan de mogelijke aanwezigheid van asbest? Hoe zult u de procedures verbeteren om dergelijke situatie in de toekomst te voorkomen?

QUESTION ORALE DE MME SOFIA BENNANI

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

concernant les travaux sur le ring à hauteur d'Anderlecht.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- Les grands chantiers sur le ring bruxellois, tels que celui du boulevard Sylvain Dupuis à Anderlecht, suscitent une inquiétude grandissante parmi les automobilistes, les riverains et les usagers de la capitale. Initialement prévu pour s'achever le 20 décembre, ce chantier lancé en octobre dernier a déjà accumulé du retard et est toujours en cours, aggravant ainsi les nuisances et générant des retards importants, de parfois jusqu'à 45 minutes.

Ce chantier s'inscrit dans un contexte plus large de travaux d'envergure à Bruxelles. Ceux-ci incluent la rénovation du viaduc de Vilvorde jusqu'en 2031, les travaux au carrefour Léonard où des fermetures prolongées paralysent la circulation et les travaux de la place de Londres qui s'éternisent, au grand dam des commerçants et des riverains. Ces retards répétés traduisent une problématique systémique dans la gestion des projets d'infrastructure, avec des conséquences importantes sur la mobilité, l'économie locale et le quotidien des citoyens bruxellois.

Selon vous, quels sont les facteurs qui expliquent la récurrence de ces retards dans l'exécution de grands chantiers bruxellois, et comment y remédier ?

Quelles mesures avez-vous mises en place ou envisagées pour garantir une planification rigoureuse, un suivi efficace des délais et une meilleure gestion des impacts sur la mobilité ?

1199 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans). - Door een jarenlang gebrek aan onderhoud zijn nu verschillende grote infrastructuurwerken tegelijk nodig; ze zijn al bezig of beginnen in de nabije toekomst. Het gaat onder meer om die aan het Leonardkruispunt en aan het viaduct van Vilvoorde. Ze worden vaak beheerd door het Vlaams Gewest, maar hebben allemaal evengoed een impact op het Brussels Gewest.

De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen analyseert die impact en zet indien nodig een doorgedreven coördinatie in bepaalde zones op. Ook moet Brussel Mobiliteit soms zijn planning aanpassen, en ook dat moet de Coördinatiecommissie in goede banen leiden.

Soms zorgen onvoorziene omstandigheden of problemen die pas tijdens de werkzaamheden opduiken voor vertraging, zoals onder het Leonardkruispunt. Daarom is een goede voorafgaande planning noodzakelijk.

1203 *Soms kan de planning maar opgemaakt worden na een inspectie ter plaatse. Dat was het geval bij de renovatie van de brug over de Sylvain Dupuislaan op de Ring in Anderlecht, waarbij pas tijdens de werkzaamheden de schade aan de ondersteunende elementen kon worden vastgesteld door het optillen van de brug.*

U moet een onderscheid maken tussen termijnen die de aannemer bepaald heeft, maar die niet gehaald worden, en termijnen die worden aangepast na de ontdekking van verborgen gebreken.

De Sylvain Dupuisbrug moet volledig afgesloten worden voor de renovatie en dus moet ondertussen de tweede brug in beide richtingen gebruikt worden. Brussel Mobiliteit, dat het toezicht op de renovaties uitoefent, doet er alles aan om die zo snel mogelijk klaar te krijgen en streeft daarbij naar een evenwicht tussen werkzaamheden overdag en 's nachts.

Concernant le chantier du pont du boulevard Sylvain Dupuis, comment justifiez-vous que des contraintes majeures, comme la présence d'amiante ou la nécessité d'inspections supplémentaires, n'aient pas davantage été anticipées ? Quelles améliorations prévoyez-vous dans vos procédures de diagnostic pour éviter ce type de situation à l'avenir ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre. - De gros chantiers sont effectivement en cours et d'autres travaux de grande ampleur sont déjà prévus pour les années à venir, dans le cadre de l'entretien indispensable de certaines infrastructures lourdes. Certains ouvrages d'art ont été mal entretenus pendant plusieurs décennies, de sorte que nous en subissons aujourd'hui les conséquences.

Tous ces chantiers concernent aussi bien Bruxelles que la Flandre. Les chantiers du carrefour Léonard et du viaduc de Vilvoorde, par exemple, sont entièrement gérés par la Région flamande et ses administrations, mais ont bien évidemment des répercussions sur la Région bruxelloise.

Pour en optimiser la planification et la coordination, la commission de coordination des chantiers analyse les répercussions de tous les chantiers et met sur pied, si nécessaire, une hypercoordination dans certaines zones. En outre, Bruxelles Mobilité est parfois confrontée à certaines restrictions en matière de phasage ou de calendrier. Il appartient alors à la commission de veiller à une bonne planification et à une gestion efficace des incidences des chantiers sur la mobilité.

Il nous arrive d'être confrontés à des retards en raison d'imprévus ou de mauvaises surprises pendant l'exécution des travaux, de sorte qu'il y a lieu de procéder à une bonne planification en amont. Ce fut le cas de la Flandre avec le chantier sous le carrefour Léonard.

Parfois, il est également impossible de planifier des travaux avant d'établir des constats sur place. C'est le cas du chantier de rénovation du pont du boulevard Sylvain Dupuis sur le ring à Anderlecht, supervisé par Bruxelles Mobilité. Les délais annoncés afin d'obtenir les autorisations nécessaires ont dû tenir compte d'éléments constatés sur place lors des inspections visuelles.

Comme il s'agit de travaux de réparation, il est inévitable qu'une partie de l'état du pont ne puisse être vérifiée qu'en cours de chantier. La plus grande partie des appuis du pont étant cachés, soulever le pont fut nécessaire pour procéder à des inspections complémentaires, comme une analyse visuelle et la prise d'échantillons de béton aux extrémités des dalles du pont. La durée globale du chantier était tributaire de ces inspections.

Il ne faut donc pas confondre les délais non respectés d'une phase correctement définie par un entrepreneur, et les délais adaptés en fonction de la découverte de défauts cachés modifiant l'objet des travaux.

1205 **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)** (in het Frans).- *Die brug had eigenlijk al tien jaar geleden gerenoveerd moeten worden. Ongelukkig genoeg kreeg u tijdens de voorbije regeerperiode de renovatie van bijna alle Brusselse tunnels en bruggen op uw bord.*

Al die werkzaamheden, huidige en toekomstige, zorgen voor enorme vertragingen op de Ring alsook voor grote hinder voor de mobiliteit in Brussel, met extra vervuiling als gevolg. Zo is de Sylvain Dupuislaan voortdurend overbelast door gebruikers van de Ring die een uitweg zoeken.

Dat is niet uw schuld, maar roept vragen op over vooruitziendheid en voorbereiding. Misschien kan een betere voorafgaande communicatie de frustratie door uitlopende werkzaamheden verminderen: we zouden bijvoorbeeld kunnen aankondigen dat we de duur ervan pas zullen kennen nadat ze begonnen zijn.

- Het incident is gesloten.

1209 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1209 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1209 **betreffende de gevolgen van de nieuwe hinder op het Leonardkruispunt en de vertraging van de werken.**

La rénovation du pont situé sur le ring, dont les appuis doivent être réfectionnés, ne peut se faire qu'en l'absence du pont lui-même. Le nécessaire soulèvement de l'ouvrage d'art afin d'avoir accès aux appuis cachés empêche le passage d'une circulation sécurisée sur son tablier. Dès lors, la seule solution possible était l'utilisation à double sens du second pont.

Bruxelles Mobilité met tout en œuvre pour réaliser ces travaux au plus vite et respecter au mieux les délais prévus. Elle s'efforce également de trouver un bon équilibre entre les chantiers menés de nuit et de jour. L'avantage d'un chantier de nuit est qu'il permet la réouverture de l'accès en journée, comme ce fut le cas pour le tunnel Trône. Les désavantages sont les nuisances subies par le quartier. Il s'agit donc de trouver un équilibre entre ces différentes considérations.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- En effet, c'est sous la législature précédente que vous avez dû rénover quasiment toutes les structures bruxelloises, que ce soit les tunnels ou les ponts. Cette responsabilité vous est malheureusement tombée dessus, car ce pont aurait dû être rénové il y a déjà dix ans.

Les travaux en cours ont une incidence énorme sur le trafic. Toute personne qui emploie le ring - même pendant deux minutes - sait très bien qu'elle prendra du retard allant jusqu'à 30-40 minutes. Ajoutons-y les futurs chantiers et le chantier du carrefour Léonard qui est apocalyptique en ce moment, mais qui n'est pas de votre fait. Même si tout ceci pose la question de l'anticipation.

À l'avenir, ne pouvons-nous pas communiquer que, si une série de facteurs particuliers sont rencontrés, il y aura une prolongation du projet en dépit des estimations de départ ? Une communication plus fluide en amont du chantier - « nous ne pouvons pas anticiper la durée des travaux avant de les avoir entamés » - permettrait aux usagers d'accepter plus facilement un allongement des délais.

Cependant, les travaux ont des conséquences énormes sur la mobilité à Bruxelles. C'est particulièrement le cas à Anderlecht où le boulevard Sylvain Dupuis est toujours engorgé. Les utilisateurs du ring tentent d'y trouver des sorties afin d'éviter toutes les formes de circulation, créant ainsi un plus grand impact sur la mobilité bruxelloise et donc beaucoup plus de pollution.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant les incidences des nouvelles perturbations au carrefour Léonard et le retard du chantier.

¹²¹¹ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Het Leonardkruispunt is een van de belangrijkste verkeersknooppunten. Dagelijks rijden er zo'n 100.000 auto's voorbij. Het beheer door het Vlaams Gewest kan alleen maar als chaotisch worden bestempeld. De planning verandert voortdurend en het overleg loopt spaak.*

Sinds 3 maart is er maar een rijstrook beschikbaar op de E411 in de richting van Brussel en twee in de richting van Namen. Dat zal nog duren tot eind dit jaar. De tunnels en verbindingsslussen gaan weer open, maar alleen overdag. Hetzelfde geldt voor de tunnels op de E411 en de lus op de route tussen Waterloo en Oudergem.

De brug over de autosnelweg ter hoogte van Jezus-Eik wordt binnenkort ook nog eens vervangen door twee nieuwe bruggen: een voor het autoverkeer en een voor fietsers en voetgangers. De rijstroken worden er versmald en de snelheid beperkt. De uitrit Jezus-Eik wordt van 17 maart tot 18 april gesloten.

¹²¹³ *Naar aanleiding van de aangekondigde chaos worden er maatregelen genomen om de bouwplaats te vermijden. Zo kost de overstapparking in Louvain-la-Neuve maar 1 euro voor wie daar de trein neemt, voert de NMBS de capaciteit op om 560 extra passagiers te kunnen vervoeren en rijden er meer bussen vanaf mei, al is daar geen aparte busstrook voor beschikbaar.*

Kent u de precieze planning van de werken op het oostelijke deel van de Ring? Waarom staat er op de website van Brussel Mobiliteit geen informatie over de fases van de werkzaamheden? Wanneer vernam u dat de twee tunnels van de E411 werden gesloten? Welke begeleidende maatregelen hebt u genomen?

Hoe vaak is er sinds april 2024 overleg geweest met de Vlaamse minister van Mobiliteit? Wat heeft dat opgeleverd? Wat heeft het Brussels Gewest aan de Vlaamse minister gevraagd?

De tunnels van de E411 worden gesloten terwijl er twee nieuwe bruggen ter hoogte van Jezus-Eik worden geplaatst. Was dat niet beter in twee aparte fases gebeurd? Hebt u aangedrongen op uitstel?

Wanneer begint de heraanleg van het Vierarmenkruispunt en welk scenario heeft het Vlaams Gewest geselecteerd? Wordt die invalsweg richting Brussel definitief beperkt tot één rijstrook, of is dat slechts tijdelijk?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Étant donné les nombreux rebondissements survenus dans la saga du chantier du carrefour Léonard, qui dure déjà depuis dix mois, j'ai dû adapter considérablement ma question.

Emprunté chaque jour par plus de 100.000 véhicules, le carrefour Léonard est l'un des principaux nœuds autoroutiers qui relie notre capitale. Or, il faut reconnaître que ce dossier est géré de manière très chaotique par la Région flamande. On ne compte plus les modifications de calendrier (retards et avancements), les problèmes techniques et autres manques de concertation entre les Régions et les communes concernées. À ce stade, l'administration flamande prévoit d'ailleurs déjà pas moins d'un an de retard dans les travaux.

Depuis le 3 mars et jusqu'à la fin de l'année, une seule bande de circulation est disponible sur l'autoroute E411 en direction de Bruxelles, et deux le sont vers Namur. Les tunnels et les bretelles du ring rouvriront, mais uniquement la journée. La nuit, ils seront complètement fermés. Il en va de même pour les tunnels de l'E411 et la bretelle reliant Waterloo à Auderghem.

Ajoutons que, suivant un calendrier qui nous échappe, le pont enjambant l'autoroute à la hauteur de Jezus-Eik sera prochainement détruit pour faire place à deux nouvelles infrastructures dédiées à la mobilité douce et au trafic motorisé. Ce chantier entraîne également un rétrécissement des bandes de circulation et une limitation de la vitesse sur l'E411. La sortie à Jezus-Eik sera fermée du 17 mars au 18 avril.

Face à cette chronique du chaos annoncé, il y a de quoi s'interroger sur les mesures d'accompagnement et les solutions alternatives proposées pour éviter le chantier :

- le parking de déstassement de Louvain-la-Neuve, dont le ticket est réduit à 1 euro pour les conducteurs qui choisiront de prendre le train ;

- le renforcement de 560 places de l'offre de la SNCB. Toutefois, on apprend que la circulation des trains sera interrompue entre la gare d'Ottignies et Bruxelles du 26 avril au 4 mai en raison des travaux sur la ligne du RER ;

- des bus supplémentaires. Toutefois, on apprend que ce renforcement de l'offre ne pourra avoir lieu qu'à partir du mois de mai et que ces bus ne rouleront pas sur des bandes réservées. Ils seront donc englués dans le trafic.

Au milieu de ce marasme, j'aimerais vous poser les questions suivantes.

Disposez-vous d'un calendrier précis des travaux sur le ring Est ? Pourquoi ne pas communiquer phase par phase sur le site de Bruxelles Mobilité ? Il est temps d'informer en suffisance les usagers de ces axes majeurs qui connectent Bruxelles avec le reste du pays.

¹²¹⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De werkzaamheden die het Vlaams Gewest op Vlaams grondgebied, maar dicht bij de grens met het Brussels Gewest laat uitvoeren, hebben ingrijpende gevolgen, zeker voor de Brusselaars die in de buurt wonen.*

De planning en een overzicht van de hinder vindt u op de website van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Die informatie wordt regelmatig bijgewerkt.

De huidige fase van de werken zal eind april 2025 klaar zijn. Dan start echter een nieuwe fase, die tot eind december 2025 loopt. De start van een nieuwe fase wordt altijd aangekondigd met een persbericht en op borden langs de E411.

Voor de huidige fase kondigde De Werkvennootschap in januari 2023 aan dat er 's nachts werkzaamheden in de tunnels op de E411 en de Ring zouden plaatsvinden. Omdat er drastischere ingrepen nodig waren, liet ze in november 2024 weten dat één doorgang van de Leonardtunnel de hele tijd gesloten zou worden.

Quand avez-vous été informée de la fermeture de ces deux tunnels ? Quelles mesures d'accompagnement avez-vous prévues ?

Depuis avril 2024, combien de concertations ont été organisées avec le cabinet et l'administration de la ministre flamande de la Mobilité - Lydia Peeters, puis Annick De Ridder - pour se coordonner afin d'informer la population et réduire au minimum l'impact du chantier sur la mobilité dans et autour de Bruxelles ? Quels en ont été les résultats ? Ces réunions ont-elles lieu de manière ponctuelle ou selon un agenda régulier et planifié ? Si oui, lequel ? Quelles ont été les demandes de la Région bruxelloise auprès de la ministre flamande ?

La fermeture de ces tunnels est prévue concomitamment à la destruction-construction des deux ponts au niveau de Jezus-Eik. N'aurait-il pas été préférable de les différer dans le temps ? Avez-vous demandé ce report de chantier ?

Quand commence le chantier de réaménagement du carrefour des Quatre-Bras et quel est le scénario finalement retenu par la Région flamande, parmi les quatre sur la table ? L'entrée de Bruxelles via les Quatre-Bras se fait actuellement sur une seule bande. Cette mesure est-elle temporaire ou définitive ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Votre question est régulièrement posée au gouvernement et c'est nécessaire. Elle a notamment fait l'objet d'une question d'actualité lors de la dernière séance plénière.

Ce chantier a d'énormes conséquences. Il est géré par la Région flamande et il se situe en Flandre, mais à proximité de Bruxelles. Il a donc un certain impact pour les Bruxellois qui habitent à la lisière de Bruxelles et pour toutes les personnes qui empruntent cet accès à la capitale.

Un aperçu du calendrier et des perturbations résultant des travaux au carrefour Léonard est disponible sur le site internet de l'Agence flamande des routes et de la circulation (Agentschap Wegen en Verkeer, AWV). Compte tenu de la nature changeante des informations, il est préférable que la communication passe par ce biais, car c'est le seul moyen de garantir une référence aux informations les plus récentes et les plus correctes.

Pour résumer, la phase actuelle des travaux sera achevée fin avril 2025, mais une nouvelle étape débutera alors, qui durera jusqu'à la fin du mois de décembre 2025.

Le début d'une nouvelle phase de travaux est toujours annoncé par un communiqué de presse et des panneaux sont placés le long de l'autoroute E411, au plus tard deux semaines avant son commencement.

Concernant la phase actuelle des travaux, il a d'abord été communiqué par la plateforme Minder Hinder organisée par De Werkvennootschap, le 17 janvier 2023, que des travaux de rénovation nocturne auraient lieu dans les tunnels de l'E411 et du ring. Comme des mesures plus drastiques s'y sont avérées

¹²¹⁷ *Het verkeer richting Brussel moet daardoor tijdelijk over één rijstrook en dat richting Namen over twee rijstroken.*

Het AWV nam in overleg met het Brussels en het Waals Gewest en de federale overheid de volgende begeleidende maatregelen.

De signalisatie voor de werven op de E411 is besproken met de federale politie en de hulpverleningszone Vlaams-Brabant. Het Vlaams Verkeerscentrum onderzocht de hinder en de alternatieve scenario's. Het huidige schema is het minst belastend voor het verkeer.

Daarnaast vond er voor elke belangrijke wijziging overleg plaats met de openbaarvervoermaatschappijen. De NMBS heeft haar aanbod tijdelijk uitgebreid en er is bewegwijzering naar bepaalde park-and-rides aangebracht. Ook de TEC breidde haar diensten uit.

In 2024 verdeelde het AWV tweetalige fiches in verband met de hinder en de vervangingsoplossingen die het aan de weggebruikers aanbeveelt.

Sinds maart 2024 overlegde het AWV meermaals met onder andere Brussel Mobiliteit over het dossier rond het Leonardkruispunt. Daarnaast maakten het AWV, Brussel Mobiliteit, de betrokken gemeenten, de Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures, de politie en de Waalse overheid afspraken over de in het kader van het dossier te voeren acties. Een bijzondere commissie volgt de mobiliteitsstudie van Agoria op. Voorts vinden er informatievergaderingen over de communicatie over de werken aan de Leonardtunnel plaats.

nécessaires, il a été annoncé, le 4 novembre 2024 lors d'une présentation par l'AWV de l'avancement des travaux du tunnel Léonard, qu'un côté du tunnel de l'E411 serait fermé de manière permanente.

La circulation en direction de Bruxelles devait donc temporairement se faire sur une voie et la circulation en direction de Namur sur deux voies. Le 19 novembre 2024, ces travaux ont à nouveau été annoncés sur la plateforme Minder Hinder (« Moins d'embarras »).

En ce qui concerne les mesures d'accompagnement de son chantier, l'AWV a examiné et mis en œuvre les solutions suivantes, en collaboration avec les autres Régions et l'échelon fédéral.

La signalisation des chantiers sur l'autoroute E411, y compris le chantier de Jezus-Eik, fait l'objet d'une coordination. La signalisation a été discutée avec la police fédérale et la zone d'urgences du Brabant flamand. Le Centre flamand du trafic (Vlaams Verkeerscentrum) a analysé les perturbations et envisagé d'autres scénarios. Le schéma actuellement choisi est le moins pénalisant pour le trafic.

L'AWV a aussi étudié la possibilité d'un système de marée, où le milieu des trois voies serait utilisé par le trafic en direction de Bruxelles le matin et le trafic en direction de Namur, le soir. La conclusion de l'étude préliminaire était que le gain de temps limité ne compenserait pas les inconvénients significatifs en matière de sécurité routière.

Des consultations ont été organisées avec les partenaires des transports publics avant chaque changement de phase important. La SNCB a temporairement augmenté son offre, et la signalisation vers certains park and ride a été mise en place. Le TEC a aussi renforcé ses services.

En 2024, l'Agence a distribué des fiches bilingues à ses partenaires, aux parties prenantes et aux abonnés du bulletin d'information. La situation du trafic était expliquée dans les fiches consacrées aux nuisances. D'autres fiches abordaient les solutions de remplacement que l'AWV conseillait aux usagers de la route pendant certaines phases de travaux.

Plusieurs consultations avec, entre autres, Bruxelles Mobilité, se sont tenues depuis mars 2024 sur le dossier du carrefour Léonard. Dans un premier temps, la collaboration fut notoirement très tendue, mais un suivi a eu lieu et une réunion de la conférence interministérielle de la Mobilité a même été organisée concernant cette problématique. La sous-commission Delta a été impliquée. Bruxelles Mobilité a collaboré avec l'AWV. La commission de coordination des chantiers a tenu des réunions extraordinaires. L'AWV, Bruxelles Mobilité, les communes concernées, la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures, la police et le service public de Wallonie ont également convenu des actions à entreprendre dans le cadre de ce dossier. Une commission spéciale assure le suivi de l'étude de mobilité effectuée par Agoria et tient compte

1219 *Het Brussels Gewest heeft tijdens het overleg sterk aangedrongen op snelle, correcte en tweetalige informatie voor de weggebruikers, onder andere over alternatieven zoals de trein.*

Voor de heraanleg van het Vierarmenkruispunt moeten nog een aantal stappen worden gezet alvorens de werkzaamheden kunnen starten. Zo moet het Vlaams gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan worden gewijzigd. Pas daarna kunnen de toelatingen worden aangevraagd. Aangezien daar nog onzekerheden over bestaan, kan ik geen realistische datum voor de start van de werkzaamheden geven. Momenteel moet het verkeer dat van het Vierarmenkruispunt richting de Tervurenlaan rijdt door de werken van de MIVB op die laatste over één rijstrook. Dat zou tot eind juni 2025 het geval zijn.

1221 **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** *(in het Frans).- Het is frappant hoe weinig intergewestelijk overleg er in dit dossier is. De chaotische aanpak van de werken door het Vlaams Gewest roept herinneringen op aan de Brusselse tunnelcrisis, maar in dit geval beheert Vlaanderen een bouwplaats die vooral gevolgen heeft voor Brussel en Wallonië.*

Volgens u was er sprake van samenwerking en besprekingen, maar het is onduidelijk of Vlaanderen op de verzuchtingen van het Brussels Gewest is ingegaan. Wat hebben de vergaderingen opgeleverd?

des pistes de réflexion. Des réunions d'information sur la communication autour du tunnel Léonard et son chantier de rénovation proprement dit sont en outre organisées.

Lors de cette grande concertation, la Région de Bruxelles-Capitale a fortement insisté sur l'importance d'informer rapidement et correctement les usagers de la route dans les deux langues. Il s'agissait en outre d'encourager le recours à des solutions de remplacement telles que le train.

Dans le cadre du projet de reconstruction et de restructuration du carrefour des Quatre Bras, plusieurs étapes doivent encore être franchies avant que les travaux puissent commencer. Dans un premier temps, le plan d'exécution spatial de la Région flamande (gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, GRUP) doit encore être modifié. Il en est à son stade initial et doit encore être suivi de concertations avec les acteurs concernés - y compris les communes -, d'un avant-projet, d'une consultation publique et de la décision. Ce n'est qu'à l'issue de ce processus que les procédures de demande des autorisations nécessaires en Flandre et à Bruxelles pourront être entamées.

Compte tenu de toutes ces incertitudes, il n'est donc pas possible de donner une date réaliste pour le début des travaux. Actuellement, il n'y a en effet qu'une seule voie disponible pour la circulation automobile sur l'avenue de Tervueren en provenance du carrefour des Quatre Bras. Cette mesure temporaire s'inscrit dans le cadre des travaux de rénovation des voies de tram sur l'avenue de Tervueren par la STIB, qui devraient durer jusqu'à la fin du mois de juin 2025.

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR). Dans ce dossier, le manque de concertation interrégional, le manque de coordination des chantiers, le calendrier des travaux et le manque d'informations et de communication sont frappants.

Cette gestion chaotique des travaux par la Région flamande rappelle fortement la crise des tunnels bruxellois de 2015. Or, en l'occurrence, cela se passe en Flandre avec un chantier géré par la Flandre, qui affecte surtout Bruxelles et la Wallonie. Autrement dit, l'accessibilité et l'attractivité économique de la capitale sont touchées.

Vous dites avoir participé à des conférences interministérielles de la Mobilité. J'aurais toutefois voulu obtenir de votre part plus de détails afin que les Bruxellois puissent comprendre comment ont été gérés ces travaux avec la Région bruxelloise. Quelle a été votre impulsion par rapport à leur organisation et leur coordination, ainsi qu'aux mesures alternatives ?

D'après vous, des réunions ont eu lieu et elles ont été accompagnées de toute une série de collaborations et discussions. Malheureusement, nous n'avons pas bien compris les demandes exprimées par la Région bruxelloise dans ce cadre et si elles ont été intégrées, ne fût-ce qu'en partie, dans l'organisation des travaux. Quels ont été les résultats de ces réunions ?

1223 *Het is niet de eerste keer dat het Brussels Gewest hinder ondervindt van beslissingen van het Vlaams Gewest. Dit is zo'n typisch dossier, waarin de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel een centrale plek zou moeten krijgen in het overleg met de andere gewesten.*

Als antwoord op mijn vraag over de website van Brussel Mobiliteit verwijst u naar die van het Vlaams Gewest. Ik begrijp dat u niet alle antwoorden bij de hand hebt, maar het heeft geen zin om naar een achterhaalde website te verwijzen.

Het verrast iedereen dat er slechts een rijstrook richting Brussel beschikbaar is bij een knooppunt dat dagelijks 100.000 auto's verwerkt. Is de mogelijkheid om rijstroken met wisselende rijrichting grondig onderzocht? Waren twee rijstroken richting Brussel en een rijstrook in de andere richting geen betere keuze? Zijn alle opties ter sprake gekomen tijdens de interministeriële conferentie?

De omliggende wijken krijgen ten gevolge van de verkeersknoop veel doorgaand verkeer te verwerken. Hebt u procedures uitgewerkt om dat tegen te gaan? Hebt u Waze gevraagd om andere routes aan te bevelen?

Ce n'est pas la première fois que la Région bruxelloise subit les désagréments de décisions prises par la Région flamande. Il s'agit ici d'un dossier type, qui devrait permettre de placer la mise en œuvre de la Communauté métropolitaine de Bruxelles au centre des concertations avec les deux autres Régions.

Il était utile de parvenir à un consensus tous ensemble, pour gérer le plus efficacement possible un chantier qui affecte au premier chef la Région flamande, mais aussi les Régions bruxelloise et wallonne.

En réponse à ma question sur le site web de Bruxelles Mobilité, vous renvoyez à celui de la Région flamande. Je comprends que vous ne disposiez pas immédiatement de l'ensemble des éléments de réponse. Cependant, cela n'a aucun sens de vous référer à un site obsolète, dont les informations concernent d'anciens travaux. Soit vous ne renvoyez plus au site de la Région flamande, soit vous l'actualisez vous-même !

Concernant les bandes d'entrée, cela surprend tout le monde qu'il n'y ait qu'une seule bande d'entrée dans la capitale, alors qu'il s'agit d'un nœud autoroutier par lequel 100.000 automobilistes passent chaque jour. Une étude établirait l'infaisabilité des bandes réversibles, que j'ai beaucoup soutenues quelles que soient les entrées de la capitale. Cette piste a-t-elle été proposée de la bonne façon ? N'aurait-il pas été préférable d'aménager deux bandes d'entrée et une seule bande de sortie ? Toutes ces options ont-elles été discutées dans le cadre de la conférence interministérielle ?

Enfin, cette situation engendre un important trafic de transit dans les quartiers bruxellois adjacents. Avez-vous mis en place des procédures permettant d'éviter le trafic de transit dans les quartiers, qui nuit fortement à la qualité de vie des habitants ? Avez-vous pris contact avec Waze pour recommander des itinéraires ? Je ne vous ai pas entendue sur ce point.

Vous devez prendre ce dossier en main, Madame la Ministre, parce qu'un nombre important de Bruxellois et d'habitants des deux autres Régions vous le demandent.

1223 **De voorzitter.-** U hebt uw spreektijd ruimschoots overschreden, maar ik heb u niet onderbroken. Zulke belangrijke onderwerpen kunt u in het vervolg echter beter niet als mondelinge vraag aankaarten.

1227 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).-** Ik heb u al een overzicht van de vergaderingen bezorgd.

Op mijn verzoek heeft Brussel Mobiliteit aangedrongen op snelle en correcte informatie in beide talen. Het stuurt ook aan op het maximale gebruik van alternatieve mobiliteitsoplossingen.

Op Brussels grondgebied heeft het aangepaste omleggingen voorgesteld. Daarnaast is de fasering van de verkeerslichten is aangepast en zijn er tellingen en analyses uitgevoerd.

M. le président.- Vous avez largement dépassé votre temps de parole, mais je ne vous ai pas interrompue, car il s'agit d'un sujet important. Je vous invite toutefois à ne plus passer par une question orale pour aborder un sujet aussi crucial à l'avenir.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je ne peux pas trop entrer dans les détails. Je vous ai déjà énuméré la liste des nombreuses réunions qui se sont déroulées.

À ma demande, Bruxelles Mobilité a insisté sur l'importance de communiquer aux usagers de la route des informations rapides et correctes dans les deux langues. L'administration a également invité à maximiser l'utilisation des autres solutions de mobilité, comme le train. La SNCB a d'ailleurs augmenté son offre à certaines périodes.

1229 **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** (in het Frans).- *Het dossier had behandeld kunnen worden in een interministeriële conferentie voor Mobiliteit, waar we tot een consensus hadden kunnen komen om de hinder door de werken zo veel mogelijk te beperken. Het is nog niet te laat om die interministeriële conferentie samen te roepen.*

- *Het incident is gesloten.*

1233 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D’URSEL**

1233 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1233 **betreffende de negatieve adviezen die zijn uitgebracht over het project voor de herinrichting van de Tervurenlaan en het Montgomeryplein.**

1235 **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** (in het Frans).- *Op de plannen voor de heraanleg van de Tervurenlaan kwam veel kritiek van omwonenden. Bovendien gaven de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen, de brandweer en de gemeenten Sint-Pieters-Woluwe en Sint-Lambrechts-Woluwe een negatief advies.*

Na de overlegvergadering in september 2023 had u de doorgevoerde wijzigingen moeten voorstellen voor u in december 2023 een vergunningsaanvraag indiende.

Welke wijzigingen bevat het huidige dossier ten opzichte van de oorspronkelijke versie?

Vonden er verkeerstellingen centraal op de laan plaats om de omkering van de rijrichting op de ventwegen te rechtvaardigen? Zal dat laatste niet tot meer onveiligheid leiden?

Vond er over die omkering een onderzoek bij de omwonenden plaats? Zo niet, waarom niet?

In de zijstraten van de noordelijke ventweg veroorzaken de tramlijnen 39 en 44 veel hinder. Er valt voor te vrezen dat door de omkering van de rijrichting veel autoverkeer ook door de

Sur le terrain bruxellois, Bruxelles Mobilité a proposé des adaptations d'itinéraires de déviation. Des adaptations de phases de feu, des comptages et des analyses y ont aussi été réalisés. Bruxelles Mobilité suit les dossiers et les prend au sérieux, car les Bruxellois ainsi que les personnes souhaitant entrer dans Bruxelles et sortir de la Région sont fortement affectés par ces travaux.

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- Comme ce dossier fait partie des matières types à traiter au sein d'une conférence interministérielle rassemblant tous les ministres régionaux de la Mobilité, nous aurions pu trouver un consensus pour réduire autant que possible les nuisances des travaux. Nous ne sommes pas à l'abri de nouveaux rebondissements d'ici à la fin de l'année. Il n'est donc pas trop tard pour prendre ce dossier à bras-le-corps et convoquer une nouvelle conférence interministérielle de la Mobilité.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D’URSEL

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

concernant les avis négatifs rendus sur le projet de réaménagement de l’avenue de Tervueren et du square Montgomery.

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- La commission de concertation de l'urbanisme de Woluwe-Saint-Pierre a récemment rendu un avis concernant le projet de réaménagement de l'avenue de Tervueren. En effet, de nombreux citoyens ont critiqué le projet, en soulignant le manque de concertation et de transparence autour du réaménagement. Il est aussi important de souligner les avis défavorables de la Commission royale des monuments et des sites, du Siamu et des communes de Woluwe-Saint-Pierre et de Woluwe-Saint-Lambert.

Il nous aurait semblé utile qu'après la fameuse réunion dite « de concertation » du 11 septembre 2023 au Théâtre Saint-Michel, à laquelle 400 personnes s'étaient rendues pour formuler de très nombreuses remarques, la ministre présente les modifications apportées au projet initial avant de déposer sa demande de permis, ce qu'elle a fait en décembre 2023. Améliorer la mobilité tout en améliorant la qualité de vie des riverains, des commerçants et des indépendants du quartier, tels doivent être les objectifs poursuivis par la Région bruxelloise et les communes. Pourriez-vous dès lors clarifier certains points ?

Compte tenu des remarques des citoyens, quelles modifications ont été apportées au projet sur et sous Montgomery, et ce jusqu'au square Léopold II, entre le dossier présenté le 11 septembre 2023 et le dossier actuel ?

straten eromheen zal rijden. Kunt u aantonen dat dat niet het geval zal zijn?

Het lijkt logisch om de herinrichting van het tramstation en die van de laan aan elkaar te koppelen. Hebt u een idee van de prijs van beide projecten en van de fasen in de werkzaamheden? Beschikt u over projecties?

Wat overtuigde u ervan dat dit project geen extra verkeersopstoppingen of verkeer in de omliggende straten zal veroorzaken? Vonden er studies van de verkeersstromen plaats? Komen er tests?

Wat is uw reactie op de negatieve adviezen? Wat zijn de volgende fasen in de procedure? Volgens welk tijdschema? Dient u een nieuwe vergunningsaanvraag in? Zo ja, met welke wijzigingen? Onder welke voorwaarden kunt u dat?

Des comptages de trafic ont-ils été réalisés au centre de l'avenue, qui comprendra trois feux supplémentaires, ainsi que sur les latérales, pour justifier l'inversion des sens de circulation ? Cela ne créera-t-il pas plus d'insécurité ?

Au sujet de l'inversion des deux latérales, une enquête auprès des riverains a-t-elle été organisée ? Dans la négative, pourquoi ?

Concernant la latérale nord, nous pensons que le fait de prévoir un réaménagement avant la résolution du problème des lignes de tram 39 et 44, qui causent tant de nuisances rue Georges et Jacques Martin et rue de la Duchesse, en y ajoutant l'inversion du sens de circulation, renverra encore plus de voitures dans ces rues déjà peu épargnées. Quels éléments vous permettent d'affirmer le contraire ?

Il semble de pur bon sens de lier le réaménagement de la station à celui de l'avenue. Avez-vous une idée du coût de l'un et l'autre projet, ainsi que du phasage des travaux ? Disposez-vous de projections ?

Qu'est-ce qui vous permet de penser que ce projet ne créera pas plus de congestion dans l'avenue, un report d'une partie du trafic dans les rues adjacentes et, finalement, une dégradation de la qualité de vie pour tous, y compris dans les quartiers périphériques ? Des études et modélisations de flux ont-elles été réalisées et des tests auront-ils lieu ?

Que répondez-vous aux différents avis négatifs présentés dans l'enquête publique ? Quelles sont les prochaines phases de la procédure ? Selon quel calendrier ? Avez-vous décidé d'introduire une nouvelle demande de permis ? Si oui, avec quels types de modifications et quelles sont les conditions qui vous permettront de le faire ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Ce dossier fait l'objet de discussions depuis longtemps. Des concertations ont été menées avec les communes concernées afin de trouver un bon compromis.

Cet axe, très large, est emprunté par tous les modes de déplacement. Outre le trafic automobile, il est utilisé par les transports en commun, notamment les trams. Pour les cyclistes, il constitue l'un des lieux de passage les plus fréquentés de la Région, même si l'infrastructure ne leur permet pas toujours d'être en sécurité. Quant aux piétons, ils se retrouvent presque face à un mur qui les empêche de passer facilement d'un quartier à un autre.

Le projet a pour objectif de transformer l'avenue de Tervueren en un boulevard urbain, une attention particulière étant accordée à la sécurité routière. Au centre, deux fois deux voies resteront disponibles pour la circulation automobile et seront séparées par un accotement densément planté. Elles seront bordées par deux nouvelles rangées d'arbres, qui serviront également de zones d'infiltration pour les eaux de pluie. Deux pistes cyclables unidirectionnelles seront aménagées de part et d'autre.

1237 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Er is al lang discussie over dit dossier. Ik overlegde met de gemeenten om tot een compromis te komen.*

Het doel van de herinrichting is van de Tervurenlaan een stadsboulevard te maken, waarbij bijzondere aandacht uitgaat naar veiligheid. Centraal blijven twee keer twee rijbanen beschikbaar voor het autoverkeer, waarlangs twee nieuwe bomenrijen komen. Aan beide zijden wordt een eenrichtingsfietspad aangelegd.

Op basis van de mobiliteitsstudie van Tractebel zijn de volgende elementen gewijzigd: de oriëntatie, plaatsing en afmetingen van de kruispunten voor voetgangers en fietsers, de omvang van de verkeersplateaus op de kruispunten op de centrale as, de inrichting van nieuwe plateaus ter hoogte van de Menapiërsstraat en de Trevierenstraat, de inrichting van parkeerplaatsen voor personen met een beperkte mobiliteit, de verbreding van de zuidelijk ventweg en de inrichting of vernieuwing van verkeerslichten en wegmarkeringen.

Daarbij hebben we rekening gehouden met de opmerkingen van burgers tijdens de informatievergadering. Het project werd meermaals aan de gemeenten en de omwonenden voorgelegd.

In het kader van de mobiliteitsstudie vonden twee simulaties plaats. Daarvan is het gunstigste scenario behouden. De aansluiting tussen het centrale deel en de ventweg wordt geregeld via verkeerslichten. Uit de studies blijkt overigens niet dat het verkeer in de Georges en Jacques Martinstraat zal toenemen.

¹²³⁹ *Hoewel de herinrichting van het station Montgomery nog onderzocht wordt en er nog geen zekerheid is over het tijdschema of de prijs, worden beide projecten op elkaar afgestemd.*

In de Montgomerytunnel wordt de rijbaan tot één strook in elke richting beperkt, wat de veiligheid ten goede komt.

Het voorgestelde project steunt op studies van de verkeersstromen, waaruit blijkt dat bij de nieuwe inrichting rekening is gehouden met de evolutie van het verkeer. De mogelijke filevorming is onder controle. Er is geen impact op het verkeer in de aangrenzende straten vastgesteld.

Brussel Mobiliteit, dat de vergunning aanvroeg, wacht op de reactie van urban.brussels op de adviezen. Op basis daarvan kan het beslissen welke aanpassingen nog nodig zijn.

¹²⁴¹ **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** (in het Frans).- *Ik nam het effectenrapport grondig door, net als de adviezen. De meeste spelers menen dat het huidige project grote tekortkomingen vertoont. Dat is zeker het geval voor de Montgomeryrotonde en het deel tot aan de Leopold II Square.*

Sur la base de l’étude de mobilité de Tractebel, les éléments suivants ont été modifiés en concertation et en coordination avec les services de Bruxelles Mobilité et la STIB : l’orientation, la position et les dimensions des intersections (piétons-cyclistes), le redimensionnement des plateaux de circulation à chaque intersection sur l’axe central de l’avenue de Tervueren, la création de nouveaux plateaux au niveau des rues des Ménapiens et des Trévires, l’intégration de places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite, l’élargissement de la voie latérale sud en vue du passage des bus et l’intégration ou le renouvellement de la signalisation verticale et du marquage horizontal dans la zone de projet.

Ces modifications, ajoutées avant l’enquête, tiennent compte des remarques émises par les citoyens lors de la réunion d’information préalable. Le projet a en effet été présenté à différents moments aux trois communes ainsi qu’aux riverains.

Deux simulations ont été analysées dans le cadre de l’étude de mobilité. C’est le scénario le plus favorable qui a été retenu et développé. La connexion entre la voie centrale de l’avenue de Tervueren et la rue latérale sera contrôlée par des feux de circulation, ce qui garantira la sécurité. Par ailleurs, nos études ne montrent pas d’augmentation de trafic dans la rue Georges et Jacques Martin, car celle-ci sera mise à sens unique vers le nord.

Bien que le projet de réaménagement de la station Montgomery soit encore à l’étude et que nous ne connaissions pas encore avec certitude le calendrier et le coût du projet, les deux projets sont bien entendu alignés.

Dans la section centrale, avant et après les tunnels, deux voies seront maintenues. Toutefois, dans le tunnel Montgomery, la circulation sera réduite à une voie dans chaque direction, ce qui permet de garantir la sécurité nécessaire, compte tenu de la forte montée et de la variation intense de la luminosité, qui influent sur la visibilité des nouvelles traversées piétonnes créées.

Le projet proposé est basé sur des études et des modélisations des flux de trafic, qui permettent de conclure que la nouvelle conception de l’avenue de Tervueren tient bien compte de l’évolution du trafic actuel et futur dans cette zone. En d’autres termes, la formation potentielle de congestions a été maîtrisée sur l’avenue. Aucun impact dans les rues secondaires n’a été décelé.

Concernant les prochaines phases de la procédure, en tant que demandeur du permis d’urbanisme, Bruxelles Mobilité attend le retour d’urban.brussels sur les avis des différentes instances et de la commission de concertation, qui permettra de décider s’il faut encore adapter le projet et quelles adaptations seront nécessaires en vue de l’obtention du permis d’urbanisme.

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- J’ai lu attentivement le rapport d’incidences auquel vous faites référence et les avis rendus par la Commission royale des monuments et des sites et les communes en commission de concertation.

Er moet meer aandacht uitgaan naar het erfgoedaspect van de laan. Voorts zijn er aanpassingen nodig in verband met de herinrichting van het metrostation, het behoud van de trams in de aangrenzende straten, de voetpaden en de gekozen boomsoorten.

Hoewel de Tervurenlaan deel uitmaakt van het autonetwerk plus, is in het effectenrapport weinig over de verkeersstromen. U zegt dat er studies plaatsvonden, maar erg diepgaand waren die niet. Het enige wat ik erover vind, is dat de centrale weg niet tot één rijstrook mag worden beperkt, ook al moet het verkeer op het autonetwerk plus met 11% afnemen. Met een dergelijk pover resultaat kan ik geen genoeg nemen. U moet een ernstige studie naar de verkeersstromen laten uitvoeren en het project herzien.

La plupart des acteurs sont d'avis que le projet actuel présente des défauts majeurs qui ne permettent pas de simplement l'amender, du moins en ce qui concerne le rond-point Montgomery et le tronçon jusqu'au square Léopold II.

L'absence de considération de l'aspect patrimonial de l'avenue dans son ensemble, la non-intégration du réaménagement de la station de métro Montgomery, le maintien du passage du tram dans les rues Georges et Jacques Martin, du Duc et de la Duchesse - un projet prioritaire pour la commune de Woluwe-Saint-Pierre, dont on parle depuis 40 ans -, des cheminements piétons à revoir sur le square et au nord, l'alignement et les espèces des arbres choisis. Voilà autant d'éléments qu'il convient de revoir.

Permettez-moi de vous rappeler, Madame la Ministre, que cet axe fait partie du réseau auto plus, comme vous l'avez vous-même défini. Pourtant, le rapport d'incidences ne comporte que des indications très lacunaires sur les flux de trafic. Bien que vous y fassiez référence, le rapport ne mentionne rien sur les reports de congestion dans les quartiers voisins, avec un risque d'embarras de circulation dans toute la partie est de Bruxelles.

Je n'ai trouvé d'analyse qu'à la page 74. Vous déclarez que des études ont été effectuées, mais elles ne semblent pas être approfondies. En effet, sur cette unique page du rapport d'incidences, la conclusion est que pour écouler les flux comptabilisés, les voies centrales ne pourront pas être réduites à une seule bande, même en tenant compte de l'objectif de réduction du trafic de 11 % sur le réseau auto plus de Good Move.

Par conséquent, nous avons vraiment un problème concernant les flux de trafic. Nous ne pourrions donc pas nous contenter de ce qui est indiqué dans le rapport d'incidences aujourd'hui.

Nous insistons pour obtenir une étude de circulation sérieuse, ainsi qu'une révision du projet.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous sommes dans la phase de demande de permis et attendons donc le retour d'urban.brussels. Il appartiendra ensuite à la commission de concertation de se prononcer sur les modalités d'adaptation du projet ou de le refuser et de demander à ce qu'il soit entièrement recommencé, ce que je déplorerais bien sûr.

- L'incident est clos.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Zodra de vergunning er is, moet de overlegcommissie zich uitspreken over de aanpassing van het project of het verwerpen. Dat laatste zou ik uiteraard betreuren.

- Het incident is gesloten.

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW AMÉLIE PANS

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

betreffende de dienst Includo van de MIVB voor kwetsbare personen.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME AMÉLIE PANS
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 service Includo de la STIB pour les personnes précarisées.

1249 **TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN**
1249 **MEVROUW SOFIA BENNANI**
betreffende het Includoproject van de MIVB.

1251 **Mevrouw Amélie Pans (MR)** (in het Frans).- *Het Includoproject van de MIVB biedt mobiele opvang, steun en begeleiding aan rondzwervende en kwetsbare personen in een speciaal daarvoor ingerichte bus. Het team is elke dag van 6 uur 's ochtends tot 2 uur 's nachts beschikbaar en werkt nauw samen met lokale verenigingen om mensen in grote nood te helpen.*

Hoeveel bussen worden momenteel ingezet voor het Includoproject? Is dat voldoende om tegemoet te komen aan de behoeften?

Op welke trajecten en in welke zones is Includo voornamelijk actief en waarop is die keuze gebaseerd?

Hoe werken de MIVB en de lokale verenigingen concreet samen? Plegen zij regelmatig overleg om de dienst aan te passen aan de situatie op het terrein?

Wat zijn de indicatoren om het effect van Includo op de begunstigden te beoordelen: aantal geholpen personen, begeleiding naar duurzame oplossingen enzovoort? Is er een periodiek evaluatieverslag en zo ja, hoe vaak wordt dat voorgesteld?

Kan het project worden uitgebreid naar andere kwetsbare groepen zoals jongeren of vrouwen in moeilijkheden?

1253 **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)** (in het Frans).- *Onlangs trok de regering 2 miljoen euro uit voor de oprichting van een dienst om daklozen en drugsverslaafden op het MIVB-net te helpen. Hoewel de intentie van het project lovenswaardig is, rijzen er vragen nu de subsidies voor veel verenigingen onder druk staan.*

Waarom hebt u de financiering niet rechtstreeks toegekend aan de verenigingen op het terrein, die over de ervaring en de knowhow beschikken om de structurele oorzaken van deze problemen aan te pakken?

Bestaat niet het gevaar dat de MIVB, die mobiliteit als kerntaak heeft, eerder de symptomen zal bestrijden? Welke

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME SOFIA BENNANI
concernant le projet Includo de la STIB.

Mme Amélie Pans (MR).- Madame la Ministre, la mise en place du service Includo par la STIB constitue une avancée significative dans l'accompagnement des personnes en situation d'errance ou de précarité en Région bruxelloise. Ce projet s'inscrit en effet dans une démarche d'innovation sociale, en offrant un espace mobile d'accueil, de réconfort et d'orientation grâce à un bus spécialement aménagé et à une équipe dédiée.

Opérationnelle sept jours sur sept, de 6h à 2h du matin, cette initiative permet de rencontrer les personnes les plus vulnérables directement sur le réseau de transports publics. L'équipe, composée d'agents formés, travaille en étroite collaboration avec les associations locales afin d'apporter une aide concrète aux personnes en situation de grande détresse.

Toutefois, si cette initiative mérite d'être saluée, elle pose également des questions essentielles quant à son déploiement, ses effets et ses perspectives. Madame la Ministre, combien de bus sont actuellement aménagés pour ce projet ? Ces ressources sont-elles jugées suffisantes pour couvrir les besoins recensés ?

Quels sont les itinéraires et zones prioritaires desservis par le service Includo, et sur quels critères ces choix ont-ils été basés ?

Concrètement, comment s'organise la collaboration entre la STIB et les associations locales ? Des mécanismes de concertation régulière ont-ils été prévus pour adapter le service aux réalités du terrain ?

Quels sont les indicateurs utilisés pour évaluer l'incidence du service sur les bénéficiaires - nombre de personnes aidées, orientation vers des solutions durables, etc. ? Un rapport d'évaluation périodique est-il prévu et, dans l'affirmative, à quelle fréquence sera-t-il présenté ?

Le dispositif pourra-t-il être étendu à d'autres catégories de publics vulnérables tels que les jeunes en difficulté ou les femmes en situation de grande précarité ?

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- Le gouvernement a récemment alloué un budget de 2 millions d'euros à la STIB pour le lancement d'un service dédié aux personnes en situation d'errance, sans abri ou dépendantes aux drogues, présentes sur son réseau de transports publics. Elle s'inspire ainsi du fameux système français de la RATP.

Ce projet, qui mobilise près de 30 collaborateurs en partenariat avec des acteurs associatifs, constitue une initiative louable dans son intention. Cependant, dans un contexte où de nombreuses associations, reconnues pour leur expertise et leur travail de longue date auprès de ces publics fragilisés, voient leurs moyens budgétaires et capacités d'action fortement mis à l'épreuve, des

opleidingen hebben de medewerkers van Includo genoten en welke organisaties begeleiden hen?

Hoe verantwoordt u een dergelijke versnippering van middelen in een tijd van budgettaire beperkingen? Zou een geïntegreerde en preventieve aanpak, gericht op gezondheid, huisvesting en sociale inclusie, niet doeltreffender zijn en beter aansluiten bij de prioriteiten van onze samenleving?

¹²⁵⁵ **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** (in het Frans).- *De PTB-fractie staat volledig achter het Includoproject en vraagt zelfs om het te versterken, gezien de verslechterende situatie op het net.*

We zijn de medewerkers van de MIVB en alle vzw's die dagelijks dit opmerkelijke werk verrichten enorm dankbaar. Ze verdienen veel meer middelen.

Includo-teamleden geven zelf aan dat ze contact leggen met mensen die in de steek zijn gelaten door de maatschappij en geen menselijk contact meer hebben, dat ze levens redden en dat ze trots zijn op het werk dat ze doen.

Zijn er middelen voorzien om het Includoproject te bestendigen in 2025? Bent u van plan het project te versterken? Worden de teams van Infrastructure Ticket Service (ITS), die de stations bewaken tussen 22 uur en 6 uur, opnieuw ingezet? Zij hadden levens kunnen redden als ze er nog waren.

questions se posent quant à la cohérence de ce choix budgétaire et aux missions premières de la STIB.

Pourquoi n'avez-vous pas alloué directement ce financement aux acteurs de terrain, qui disposent d'une expérience, d'une expertise et des compétences pour traiter les causes structurelles de ces problématiques ?

Confier à la STIB une mission périphérique à la mobilité ne risque-t-il pas de diluer les efforts, tout en répondant davantage aux symptômes qu'aux causes profondes ? Pourriez-vous, à ce propos, préciser quels types de formations ont été dispensés aux agents mobilisés pour ce projet et quels sont les organismes qui vous accompagnent ?

Enfin, dans une Région confrontée à des contraintes budgétaires critiques, comment justifier une telle dispersion des moyens ? Ne pensez-vous pas qu'une approche intégrée et préventive, axée sur la santé, le logement et l'inclusion sociale, aurait été plus efficace et plus en phase avec les priorités de notre société ?

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Comme nous avons déjà eu l'occasion de le dire, le groupe PTB soutient pleinement le projet Includo. C'est certainement l'une des plus belles initiatives de la STIB, ces dernières années. Nous la soutenons et demandons même son renforcement, tant la situation s'est aggravée sur le réseau.

Nous saluons chaleureusement les agents de la STIB engagés dans ces missions indispensables de prévention, d'accompagnement et de réorientation de personnes parmi les plus précaires, en coordination avec toutes les ASBL de terrain qui réalisent, elles aussi, un travail remarquable au quotidien et méritent effectivement beaucoup plus de moyens.

Je voudrais vous lire les témoignages d'agents de l'équipe Includo. Le premier dit : « J'espère vraiment que notre projet Includo va encore se développer, car les stations sont remplies de personnes en errance. La plupart d'entre elles veulent s'en sortir et peuvent s'en sortir. Elles ont juste besoin d'aide et de moyens. »

Une autre collègue déclare : « Nous créons des liens pour des personnes complètement abandonnées par la société, qui n'ont plus aucun contact humain. Je suis fière des missions que nous effectuons. »

Un troisième explique : « Nous obtenons la confiance de ces malheureux et pouvons ainsi les mettre en contact avec les autres associations de terrain. Nous sauvons des vies. Notre projet Includo est vraiment magnifique. »

Le budget destiné à pérenniser le projet Includo en 2025 est-il bien prévu ? C'est indispensable.

Est-il aussi prévu de le renforcer, vu que la situation s'aggrave ? Les équipes Infrastructure Ticket Service (ITS), chargées de surveiller les stations et les infrastructures entre 22h et 6h, en lien

1257 **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- Het belang van Includo is duidelijk. Iedereen die regelmatig de metro neemt beseft hoezeer de verslavingsproblematiek er aanwezig is en mettertijd lijkt toe te nemen.

Wat is de eerste impact van Includo sinds de start in november 2024? Hoe wordt de doeltreffendheid gemeten?

Hoe werken de Includoteams samen om aangepaste ondersteuning te bieden aan het doelpubliek?

Wat is de inhoud van de opleiding die de medewerkers van Includo krijgen?

Welke feedback geven reizigers over de aanwezigheid en het werk van de Includoteams? Heeft die feedback tot aanpassingen geleid?

Wordt de financiering bestendigd?

Hoe zorgt het gewest ervoor dat de interventies van Includo geen spanning veroorzaken met reizigers en met het MIVB-personeel?

1259 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- Ik ben trots op de verwezenlijkingen van Includo, een dienst die jammer genoeg noodzakelijk is gezien het groeiende aantal mensen die op het MIVB-net rondlopen. Dat heeft onder meer te maken met de toenemende armoede en drugshandel. De dienst is in november 2024 van start gegaan en vult Sublink aan, dat al langer rondlopende mensen in de MIVB-stations naar de gepaste hulp doorverwijst, terwijl ze vroeger enkel door de ordediensten verjaagd werden.

Includo krijgt zo'n 2 miljoen euro aan directe financiering, maar het initiatief maakt deel uit van een bredere versterking van het veiligheidsbeleid ten bedrage van 5,7 miljoen euro, waarmee ook 40 veiligheidswachters in de stations gefinancierd worden.

Includo vormt een mobiel hulpteam van 27 mensen die in ploegen van drie tot vijf de rondlopende mensen in de MIVB-stations aanspreken om een vertrouwensband met hen op te bouwen, hen in beweging te brengen en hen indien mogelijk door te verwijzen naar diensten die zorg, opvang of huisvesting bieden. Daartoe beschikt Includo over twee herkenbare bussen en een minibusje, waar mensen terecht kunnen voor een warm drankje of een versnapering, of nog voor een eerstehulpkit.

avec ce public très précarisé, seront-elles remises en service ? Il y a eu des morts évitables à la suite de leur suppression.

Mme Joëlle Maison (DéFI).- L'intérêt du service Includo apparaît d'emblée, tant pour les personnes vulnérables que pour les usagers. Toute personne qui fréquente régulièrement les stations et les rames de métro, et le réseau de la STIB en général, se rend compte à quel point les problèmes de santé mentale liés aux assuétudes sont présents et semblent croître au fil du temps.

Quelles sont les premières retombées du service Includo depuis son lancement en novembre 2024 ? Quels indicateurs sont utilisés pour mesurer son efficacité ?

Comment se déroule la coopération entre les équipes d'Includo en vue d'assurer une intervention adaptée auprès des populations concernées ?

Quelle formation spécifique est dispensée aux membres d'Includo ? Je sais qu'il existe une coordination à cet égard avec le secteur associatif, mais j'aimerais savoir de quel type de formation il s'agit par rapport au contenu.

Quels sont les retours des voyageurs concernant la présence et l'action des équipes d'Includo dans les stations et les véhicules de la STIB ? Des ajustements ont-ils été effectués en fonction de ces retours ?

La pérennisation du financement est-elle assurée ?

Comment la Région procède-t-elle afin que les interventions d'Includo ne génèrent pas de tension avec les usagers et le personnel de la STIB ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Ce service est très important. Je partage la fierté qui a été exprimée et je souligne la malheureuse nécessité de ce service.

Le service Includo de la STIB, opérationnel depuis novembre 2024, est une des réponses à l'augmentation importante de la présence de personnes en errance sur le réseau de la STIB. L'ensemble des études et constats d'experts indiquent une croissance des phénomènes liés à la pauvreté et au trafic de stupéfiants en Région bruxelloise, certainement depuis la fin de l'épidémie de coronavirus. Cette augmentation a fait croître le nombre d'incidents et de plaintes liées à cet enjeu sociétal sur le réseau de la STIB.

Une première approche intégrée a été mise en place au travers du projet Sublink, lancé en février 2024. À l'époque, il avait été constaté que les services de sécurité pouvaient faire sortir les personnes en errance des stations, mais qu'elles étaient souvent de retour deux heures plus tard. L'impact des actions des équipes de sécurité et des zones de police générait de la frustration. En cherchant à accompagner les personnes concernées vers une aide spécialisée, Sublink était une première réponse à cette situation.

¹²⁶¹ Momenteel worden 24 stations prioritair aangedaan. Soms gaan de teams ook naar omliggende stations of bezoeken ze bovengrondse haltes.

De leden van het Includoteam hebben een opleiding van negen weken gevolgd, deels intern, deels extern. Ze hebben ook bezoeken afgelegd en uiteenzettingen van gespecialiseerde opvangdiensten bijgewoond.

Het is nog te vroeg voor een evaluatie, maar de eerste resultaten lijken positief. Mensen op de dool komen spontaan naar de Includobus voor een drankje of een gesprek. Sommigen worden doorverwezen naar de gepaste hulpverlening. Na een jaar volgt een nieuwe analyse van de behoeften.

Kwetsbare jongeren en vrouwen zijn vanzelfsprekend een deel van de doelgroep. Het team heeft al een aantal noodsituaties op het net kunnen verhelpen, zoals een slachtoffer van huiselijk geweld dat met haar kind onderdak kreeg en een verwarde senior die terug naar haar tehuis werd gebracht.

Naast Sublink en Includo financiert het gewest andere preventie- en handavingsinitiatieven die sociale kwetsbaarheid en verslaving moeten indammen, zoals gebruikszalen, opvang, beveiliging van gevoelige infrastructuur ... Zo'n geïntegreerde aanpak is nodig om mensen duurzaam te helpen.

Voor de financiering is recurrent 6 miljoen euro beschikbaar, maar de volgende regering zal verdere beslissingen moeten nemen.

Het voorbeeld van het Zuidstation leert ons dat een globale benadering werkt, maar als die maar in een zone wordt

Le service Includo de la STIB a pour objectif de renforcer et compléter le travail effectué par le secteur associatif dans le cadre de Sublink. Il ne s'agit dès lors pas de concurrence, mais de complémentarité.

Le financement d'Includo est d'environ 2 millions d'euros, mais il rentre dans un ensemble de renforcement des services de sécurité. Un montant total de 5,7 millions d'euros a été libéré pour le service Includo et pour engager 40 patrouilleurs de sécurité dans les stations. Ces derniers ne font pas partie du service Includo mais de l'approche sécuritaire de ce problème. Les deux aspects sont nécessaires et ont besoin d'être renforcés.

Le service Includo comporte 27 maraudeurs qui parcourent le réseau en équipes de trois à cinq. Ils ont pour tâche d'aller à la rencontre des personnes en errance dans les stations afin de créer un lien de confiance, de les remettre en mouvement et, dans la mesure du possible, de les orienter vers les partenaires spécialisés et les structures de soin, d'accueil ou d'hébergement adaptées.

Dans le cadre de sa mission, l'équipe Includo dispose de deux bus et d'un van, aménagés et identifiables pour accueillir les bénéficiaires et leur offrir une boisson chaude ou une petite collation ainsi qu'un kit de première nécessité.

Actuellement, 24 stations ont été déclarées prioritaires. Ces stations sont les plus fréquentées par les personnes en errance. Le cas échéant, des stations avoisinantes non prioritaires peuvent également être couvertes. Certaines missions sont aussi planifiées à des arrêts de surface.

Les agents d'Includo ont suivi un parcours de formation de neuf semaines comprenant des formations organisées en interne par la STIB et des formations avec des partenaires externes experts comme Dune, Infirmiers de rue, Diogènes ou Bruss'help. Ils ont également effectué des visites de terrain et assisté à des présentations par différentes structures spécialisées dans l'accueil de publics cibles spécifiques.

Les premiers retours sur le travail d'Includo sont encourageants. Dès leurs premières tournées, des personnes en errance ont spontanément rejoint les bus d'Includo pour boire une boisson chaude ou simplement discuter. Certaines ont pu être orientées vers des structures d'accueil, d'hébergement ou de soins adaptées à leurs besoins. Le dispositif fait l'objet d'une évaluation continue, et une réévaluation des besoins après une année de test est également prévue. Pour le moment, il est trop tôt pour donner des évaluations stabilisées et concluantes.

Les jeunes et les femmes en situation de précarité font bien entendu partie des bénéficiaires du service Includo. Plusieurs femmes sont déjà suivies par l'équipe. Des situations particulières rencontrées sur le réseau ont pu être résolues par ce biais, comme la mise à l'abri d'une maman victime de violences conjugales et de son enfant ou encore la prise en charge d'une personne âgée sortie de son institution et retrouvée désorientée en station auprès de personnes sans abri.

toegepast, verplaatsen de problemen zich naar de aangrenzende wijken.

Outre Sublink et Includo, la Région finance d'autres initiatives tant préventives que répressives visant à endiguer les phénomènes de précarité sociale et d'assuétude : salles de consommation à moindre risque, dispositifs d'accueil, sécurisation des infrastructures sensibles, etc. C'est précisément l'approche intégrée de l'engagement dans ces différents domaines et de la coopération entre différents acteurs qui est nécessaire pour apporter des réponses durables aux personnes en situation de précarité dans l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale.

En ce qui concerne la pérennisation du financement, des budgets récurrents de 6 millions d'euros sont prévus mais, comme vous le savez, le gouvernement est en affaires courantes et travaille avec des douzièmes provisoires. Il reviendra au prochain gouvernement de prendre les décisions nécessaires, car la sécurité dans les stations de métro mérite davantage d'attention. Nous sommes face à un problème sociétal, plus présent certes dans les stations de métro, mais qui nécessite une approche globale.

Voyez l'exemple de la gare du Midi : une approche globale y a été suivie, ce qui est une bonne chose, mais si elle n'est appliquée que sur une zone spécifique, les quartiers avoisinants s'en ressentent. Une approche à l'échelon de la Région, et même du pays, est donc nécessaire.

¹²⁶⁵ **Mevrouw Amélie Pans (MR)** (in het Frans).- *Includo biedt een aangepaste dienstverlening aan voor het toenemend aantal daklozen op het MIVB-net. Het verheugt me dat de dienst doorverwijst naar gespecialiseerde verenigingen en diensten.*

De verslavingsproblematiek in de metro is niet langer beperkt tot het stadscentrum, maar breidt zich verder uit. Een toelichting van het verslag van de verantwoordelijke van de dienst zou interessant zijn.

Mme Amélie Pans (MR).- Le service Includo constitue une réponse positive et appropriée à la hausse du nombre de personnes en errance sur le réseau de la STIB. Il va sans dire que ce service ne peut se suffire à lui-même et qu'il est, dès lors, indispensable de travailler de manière transversale et de se concerter avec les associations de première ligne, qui connaissent le terrain. Le service Includo doit également être un complément, et je me réjouis de voir qu'il redirige les personnes concernées vers les associations et les services adaptés à leur situation.

Comme l'a souligné ma collègue, nous constatons que les problèmes d'assuétudes dans le métro ne cessent de s'aggraver et s'étendent aujourd'hui aux communes de la deuxième couronne - Woluwe-Saint-Lambert, par exemple -, alors qu'ils étaient auparavant concentrés dans le centre-ville. Je pense qu'il serait intéressant d'entendre le rapport du responsable du service à cet égard.

¹²⁶⁷ **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)** (in het Frans).- *De bedoelingen van het Includoproject zijn lovenswaardig. Jammer genoeg lijkt de MIVB zich minder te bekommeren om haar sociaal doel, namelijk het aanbieden van kwaliteitsvol, veilig en stipt openbaar vervoer.*

Ik vrees dat Includo de daklozen en drugsverslaafden niet uit het openbaarvervoersnet zal krijgen. Het sociaal beleid zou die mensen moeten emanciperen, zodat ze uit hun sociale problematiek raken.

Door 2 miljoen euro in de MIVB-dienst te pompen, creëert u een vorm van discriminatie tussen de werknemers van de dienst en die in de vrijwilligerssector die niet dezelfde

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- Comme je l'ai dit lors de ma prise de parole, les intentions du projet Includo sont louables. Malheureusement, la STIB semble s'éloigner de son objet social, à savoir offrir des transports en commun de qualité, sûrs et ponctuels.

Bruxelles est riche d'un important tissu associatif, doté d'une expérience dans ce domaine. Ces 2 millions d'euros auraient pu être confiés à ses experts, pour qu'ils prennent le problème à bras-le-corps dans nos stations. Ils sont en effet en mesure de réorienter les personnes en situation d'errance, sans abri ou dépendantes aux drogues, de faire en sorte qu'elles ne traînent plus dans les stations de métro, pour que ce problème sociétal

loonnormen of dezelfde voordelen genieten. Dat leidt tot oneerlijke concurrentie.

Ik twijfel er niet aan dat u vastbesloten bent om het fenomeen te beteugelen, maar ik betwijfel of de gekozen methode wel de juiste is.

fondamental du sans-abrisme ne se maintienne pas dans nos transports en commun.

Ma crainte est qu'Includo ne sorte pas le public visé des transports en commun, mais les y maintienne. Au travers des politiques sociales, nous devrions plutôt faire en sorte d'émanciper les personnes concernées, pour les sortir de leur problématique sociale.

En injectant ces 2 millions d'euros dans le service de la STIB, vous créez également une forme de discrimination entre les travailleurs de ce service et les travailleurs du secteur associatif, qui ne bénéficient pas des mêmes normes salariales, ni des mêmes avantages. Dès lors, vous créez indirectement une concurrence néfaste.

Enfin, j'ai beaucoup consulté le tissu associatif, qui a exprimé sa surprise de ne pas avoir été consulté en première ligne pour s'emparer de ce problème.

Je ne doute pas de votre volonté d'endiguer ce phénomène, mais je doute que la méthode choisie soit la bonne.

¹²⁶⁹ **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** (in het Frans).- Brussel telt meerdere miljardairs, maar tegelijkertijd heeft 40% van de gezinnen moeite om het hoofd boven water te houden en zijn er 10.000 daklozen.

In die context is het belangrijker om in actie te komen tegen schietpartijen en drugshandel dan miljarden uit te geven aan jachtvliegtuigen. De MIVB besteedt nu te veel geld aan kaartjescontroles en onvoldoende aan preventie, veiligheid en mooie projecten zoals Includo. Hopelijk wordt het project bestendig en uitgebreid.

¹²⁷¹ **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- Mij stelt uw antwoord eerder gerust. Ik vind het belangrijk dat de MIVB het initiatief neemt, te meer nu u ons hebt verzekerd dat er met het middenveld wordt gecoördineerd.

Ik zou willen dat Includomedewerkers ook elders kunnen optreden als ze mensen op de dool opmerken.

¹²⁷³ **De voorzitter.**- We denken altijd dat alles slecht gaat, maar tegenwoordig wordt de MIVB-infrastructuur veel minder vaak vernield dan vroeger.

De MIVB stelde in mijn tijd als opvoeder, meer dan twintig jaar geleden, bussen ter beschikking zodat we met jongeren uit de volkswijken op uitstap konden in een straal van zo'n 50 km rond Brussel. Dat zorgde ervoor dat het gedrag van jongeren tegenover MIVB-werknemers aanzienlijk verbeterde.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- À Bruxelles - qui est la cinquième région la plus riche d'Europe -, on dénombre plusieurs milliardaires, mais aussi 40 % de familles proches du seuil de pauvreté et 10.000 sans-abri.

Dans ce contexte, il est nettement plus important de lutter contre les fusillades et le narcotrafic que de dépenser des milliards dans l'achat d'avions de chasse. La STIB alloue aujourd'hui trop de moyens au contrôle des titres de transport et pas suffisamment à la prévention, à la sécurité ou à de beaux projets tels qu'Includo. Espérons que ce projet sera pérennisé et renforcé, car seules 24 stations sur 69 sont aujourd'hui desservies par ce projet.

Mme Joëlle Maison (DéFI).- À l'inverse de ma collègue, je suis plutôt rassurée, et je considère qu'il est important que ce soit la STIB qui prenne cette initiative, d'autant plus que vous nous avez rassurés sur la question de la coordination, tant en amont - avec le secteur associatif concerné - qu'en aval.

J'aimerais vraiment que les agents puissent également effectuer ce travail de façon aléatoire en dehors des stations et dans les véhicules, où des problèmes de santé mentale ou liés à des personnes en errance s'observent de plus en plus fréquemment.

M. le président.- Dans une autre vie, j'ai été éducateur. Je m'occupais de jeunes dans des quartiers populaires et nous disposions de peu de moyens. La STIB était alors confrontée à bien plus de vandalisme qu'aujourd'hui. On croit toujours que tout va très mal, mais, en réalité, les infrastructures de la STIB sont beaucoup moins vandalisées que par le passé.

Pour le secteur associatif, la STIB, qui n'était pas aussi développée qu'aujourd'hui - je parle d'il y a quand même plus de vingt ans -, mettait à disposition des bus (avec chauffeur) afin

Destijds stond alleen de beruchte en intussen terecht ontmantelde veiligheidsbrigade in voor de veiligheid op het net.

Op het einde van de vorige regeerperiode viel het verwijt te horen dat de MIVB niet genoeg deed om de veiligheid te verbeteren. Een antwoord dat zozeer inzet op preventie strekt onze vervoersmaatschappij en het Brussels Gewest tot eer.

que nous puissions organiser des excursions dans un périmètre d'environ 50 km autour de Bruxelles.

Ce projet avait un effet extrêmement positif : les responsables nous avaient expliqué qu'il avait sensiblement amélioré le comportement des jeunes à l'égard des travailleurs de la STIB. À l'époque, le seul moyen qui existait pour assurer la sécurité sur le réseau était la fameuse « brigade de sécurité ». Celle-ci a entre-temps été démantelée pour des raisons que je ne citerai pas, mais qui étaient justifiées au vu des pratiques nauséabondes qui y avaient cours.

À la fin de la dernière législature, alors que Mme d'Ursel était présidente de cette commission, nous avons eu un débat sur les problèmes de sécurité sur le réseau de la STIB. Il était reproché à la STIB de ne pas en faire assez. Dès lors, une réponse autant axée sur la prévention est tout à l'honneur de notre société de transports, mais aussi de notre Région bruxelloise.

Enfin, pour rejoindre la demande pertinente de ma collègue Mme Pans, serait-il envisageable d'organiser une visite de terrain, en nombre réduit bien sûr ? Il ne serait en effet pas décent de nous retrouver à 40 à observer ces personnes comme si elles étaient des animaux de foire.

¹²⁷⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De vertrouwensband tussen de werknemers van de MIVB en daklozen is essentieel. Een plaatsbezoek of een hoorzitting over deze problematiek is dus niet vanzelfsprekend. Ik laat het aan de MIVB over om zich daarover uit te spreken.*

Includo werkt nauw samen met de verenigingen. We willen immers alle netwerken versterken.

We hebben ons geïnspireerd op het RATP-vervoersnet van Parijs, waar sociale teams bijdragen tot een versteviging van de keten. Het is dus zeker niet de bedoeling om de verenigingen te vervangen, maar wel om hun dienstverlening aan te vullen. De hele keten is belangrijk, van preventie tot veiligheid, om tot duurzame oplossingen te komen. Tot op heden heb ik enkel positieve reacties ontvangen.

- De incidenten zijn gesloten.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Concernant votre dernière question, il faut savoir que le lien de confiance est crucial entre les personnes en errance et les travailleurs. Même s'il convient d'effectuer des visites de terrain et de contacter la STIB pour examiner les possibilités, je sais d'expérience que cette dernière se montrera très prudente face à la demande d'accompagner les équipes sur le terrain, étant donné l'absolue confiance dont elles ont besoin. Si elles viennent accompagnées de personnes comme nous, non formées, elles pourraient mettre en péril leur travail. Je préfère donc laisser le soin à la STIB de répondre à cette demande. Pour les auditions et les visites de terrain, elle est la mieux placée pour fixer les limites.

Le projet est mené en étroite collaboration avec le monde associatif. Il s'agit véritablement de renforcer tous les réseaux : le renforcement bien nécessaire du monde associatif, mais aussi celui du service de sécurité routière. Comme on l'a vu avec le projet Sublink, un autre projet étroitement lié au monde associatif et dont la plupart des échos sont positifs, le but est de créer un nouveau maillon de la chaîne afin qu'il n'y ait pas de chaînon manquant.

Nous nous sommes inspirés de la RATP, qui est confrontée aux mêmes enjeux. Ses représentants nous ont expliqué pourquoi l'intégration des maraudes a contribué à renforcer l'efficacité de toute la chaîne. Nous ne cherchons donc pas à remplacer le monde associatif, mais à le compléter. Jusqu'à présent, les retours sont réellement positifs. Si vous entendez des inquiétudes, n'hésitez pas à nous les transmettre. Nous essayons de collaborer au mieux avec le secteur associatif, par exemple en organisant des formations avec leur concours. Nous avons besoin de tous

1279 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER OLIVER RITTWEGER DE MOOR**

1279 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1279 **betreffende de follow-up van de veiligheidsaudits bij de MIVB.**

1281 **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).-** *Sinds september 2024 stapelen de incidenten en ongevallen bij de MIVB zich op. Ondanks zijn mooie woorden in de pers toont de directeur-generaal van de MIVB in de praktijk aan dat de veiligheid van het personeel en de reizigers niet tot zijn prioriteiten behoort. Zo vernamen we onlangs dat een van de veiligheidsafdelingen werd herschikt.*

Naar verluidt is ook de toezichtaudit van het veiligheidsbeheerssysteem nog steeds niet uitgevoerd. Krachtens het regeringsbesluit van maart 2019 moest dat nochtans voor eind 2024 gebeuren. Hoe staat het daarmee?

Hoe staan Brussel Mobiliteit en u tegenover die vertraging? Waarom leeft de MIVB de Europese richtlijnen niet na?

Hebt u de definitieve conclusies ontvangen van het onderzoek naar de recente gevallen van brand in de metro?

Waarom werd de afdeling 'Corporate Safety' volledig ondergebracht in de afdeling 'Safety Transport System', die niet op het terrein aanwezig is?

Hebt u tekst en uitleg gekregen over de nieuwe veiligheidsstrategie van de MIVB?

les maillons de la chaîne, de la prévention à la sécurité, pour proposer des solutions durables.

- *Les incidents sont clos.*

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. OLIVER RITTWEGER DE MOOR

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

concernant le suivi des audits de sécurité à la STIB.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Depuis septembre 2024, les incidents et les accidents à la STIB se succèdent à un rythme effréné et non contrôlé. La STIB doit prendre au sérieux la thématique de la sécurité. Malgré sa récente déclaration dans la presse sur les agressions à l'encontre du personnel de la STIB, le directeur général démontre dans la pratique depuis plus de dix ans que la sécurité des agents et des voyageurs de la STIB n'est pas une de ses priorités. Il met le maximum de moyens sur le contrôle des titres de transport, au détriment de la prévention et de la sécurité du personnel et des voyageurs.

Par ailleurs, nous avons récemment appris que des personnes qualifiées pour essayer de réduire le nombre d'incidents et d'accidents viennent d'être retirées de l'un des départements de sécurité. C'est incompréhensible, car la multiplication des incidents et accidents, dont certains sont mortels, devrait au contraire pousser à renforcer les départements dédiés à la sécurité.

Enfin, il semblerait que l'audit de surveillance du système de gestion de la sécurité à la STIB, qui devait obligatoirement être achevé en 2024, conformément à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 14 mars 2019, ne serait toujours pas réalisé. Avez-vous des informations actualisées à nous donner en ce qui concerne la réalisation de cet audit ?

Quelle est votre position, et celle de Bruxelles Mobilité, à la suite de ce retard ou de ce manquement ? Pourquoi la STIB ne suit-elle pas strictement les directives européennes concernant la gestion de la sécurité du transport public ?

Avez-vous reçu les conclusions définitives des enquêtes - dont nous avons discuté en commission - sur les derniers incendies liés au métro, notamment à la station Roodebeek ? Si oui, quelles sont-elles ?

Comment expliquez-vous, compte tenu de la recrudescence des incidents et des accidents liés à la STIB, que l'entité « Corporate Safety » ait disparu et ait été totalement absorbée par une autre, en l'occurrence « Safety Transport Systems », qui n'est en

1283 **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** (in het Frans).- *De veiligheid bij de MIVB moet inderdaad verbeterd worden.*

Elk jaar moet een externe auditinstantie zich buigen over de relevantie en de termijn van de acties die de MIVB voorstelt. Werden die toezichtaudits uitgevoerd in 2022 en 2023? Wat waren de resultaten?

In 2019 en 2023 heeft de MR-fractie twee voorstellen van resolutie ingediend over intimidatie en onveiligheid op het MIVB-net. Welke vorderingen werden er sindsdien gemaakt?

Hebt u het organigram en de opdrachten van de verschillende interventiediensten aangepast? Wat kunnen we opmaken uit de jongste cijfers?

Welke aanbevelingen werden er geformuleerd en wat hebt u daarmee gedaan?

1285 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De veiligheid van het MIVB-personeel en alle gebruikers van het openbaar vervoer is een absolute prioriteit.*

De MIVB streeft naar meer veiligheid op drie domeinen: het beschermen van reizigers en medewerkers tegen opzettelijke daden van anderen, spoor- en verkeersveiligheid en veiligheid op het werk.

De veiligheidsstrategie is dus niet veranderd. Integendeel, de MIVB probeert haar acties nog te versterken, onder meer door haar organisatie aan te passen.

De toezichtaudit van het veiligheidsbeheerssysteem wordt momenteel voorbereid met de externe auditinstantie en zal in het voorjaar van 2025 worden uitgevoerd. Eind 2025 volgt er een follow-upaudit en in 2026 een certificeringsaudit. Dat alles verloopt volgens de geplande auditcyclus.

De Europese richtlijnen over spoorwegveiligheid hebben geen betrekking op het metro- en tramnet. Het regeringsbesluit van maart 2019 is echter gebaseerd op dezelfde beginselen en die gelden dus voor de MIVB.

aucune façon liée directement à ces incidents ou accidents, et qui n’est pas une entité présente sur le terrain ?

Avez-vous reçu des explications sur la nouvelle stratégie de sécurité à la STIB ?

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- La sécurité au sein de la STIB doit effectivement être renforcée.

Dans la demande d'explications qui nous occupe, il semble que c'est l'audit de certification du SGS qui devait être réalisé par un organisme d'évaluation externe début 2024. L'audit de surveillance est, quant à lui, réalisé sur une base annuelle, également par un organisme d'évaluation externe.

Dans son rapport, cet organisme émet un avis sur la pertinence et le délai des actions proposées par la STIB. Ces audits ont-ils bien été réalisés en 2022 et 2023 ? Quels en sont les résultats et comment y avez-vous répondu ?

En 2019 et 2023, mon collègue David Weytsman et moi-même avons déposé au sein de ce Parlement deux propositions de résolution portant sur le harcèlement et l'insécurité sur le réseau de la STIB. Quelles sont les avancées réalisées depuis lors sur le plan de la sécurité ?

Avez-vous revu l'organigramme et adapté les missions des différents services d'intervention en vue d'une efficacité accrue ? Que révèlent les derniers chiffres en la matière ?

Quelles sont les recommandations proposées et les solutions que vous y avez apportées ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La sécurité du personnel de la STIB et de toutes les personnes qui empruntent le réseau de transport public est une priorité absolue.

Les collaborateurs de la STIB chargés de la sécurité travaillent à l'amélioration de la sécurité selon trois axes :

- la sûreté et la sécurité concernant les actes intentionnels envers les passagers et les travailleurs ;

- la sécurité ferroviaire et routière selon les cadres légaux en vigueur ;

- la sécurité au travail selon les cadres légaux en vigueur.

La STIB ne change donc pas de stratégie de sécurité, bien au contraire : elle ne se satisfait pas de la situation existante et cherche à renforcer l'efficacité de ses actions, notamment en faisant évoluer son organisation.

L’audit de surveillance du système de gestion de la sécurité de 2024 est en cours de préparation avec l'organisme indépendant investi de cette mission. Il sera réalisé au cours du premier quadrimestre de 2025. Un deuxième audit de suivi est également

De onderzoeken naar de recente gevallen van brand in de metro zijn nog aan de gang. In afwachting van de eindconclusies heeft de MIVB tijdelijke beschermingsmaatregelen genomen.

Begin 2025 werden de activiteiten en de verantwoordelijkheden van de afdeling 'Safety Corporate' inderdaad overgedragen naar een andere overkoepelende afdeling, die al verantwoordelijk was voor de veiligheid van de vervoerssystemen. Die heeft de opdracht gekregen om het veiligheidsbeheerssysteem verder in te voeren en te onderhouden in nauwe samenwerking met de afdelingen die instaan voor de spoorwegveiligheid op het tram- en metronet.

¹²⁸⁷ *De verandering moet de veiligheid op het spoor verbeteren.*

Het klopt trouwens niet dat Safety Transport Systems verder van de operationele realiteit staat, want het is de overkoepelende technische afdeling die instaat voor de ontwikkeling en het onderhoud van de vervoerssystemen van de MIVB.

¹²⁸⁹ **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).**- Uw antwoord kan me niet overtuigen. De reorganisatie dreigt tot conflicten te leiden. Een afdeling neemt weliswaar de verantwoordelijkheid over, maar dat gebeurt minder overkoepelend en minder neutraal dan vroeger.

De eindverslagen van de experts over de incidenten in Roodebeek laten op zich wachten, waardoor we nog altijd niet weten wat er precies is gebeurd. Het is duidelijk dat niet alles in het werk wordt gesteld om het personeel en de reizigers van de MIVB te beschermen.

prévu pour la fin de l'année. Le cycle d'audit est bel et bien respecté. Le prochain audit de certification aura lieu en 2026, comme prévu.

Pour rappel, les directives européennes en matière de sécurité ferroviaire excluent les métros, les tramways et les autres systèmes ferroviaires urbains. Dès lors, la STIB suit l'arrêté du gouvernement du 14 mars 2019 en matière de sécurité ferroviaire, qui a été édicté suivant les mêmes principes que ceux qui ont conduit à la publication de la directive européenne relative à la sécurité ferroviaire, mais dont le domaine d'application est différent.

Les enquêtes sur les derniers incidents liés au métro, notamment à Roodebeek, sont en cours. Les experts doivent encore produire leurs rapports finaux. Dans l'attente de ces conclusions, des mesures conservatoires ont été prises par la STIB.

Depuis plus de dix ans, la STIB a constitué des équipes de gestion de la sécurité ferroviaire dans les différentes entités, dont la division des opérations et celle des systèmes de transport. Depuis début 2025, un transfert des responsabilités a effectivement été réalisé.

C'est ainsi que les activités et les responsabilités de l'entité « Safety Corporate » ont été transférées vers une autre entité transversale au sein de la division des systèmes de transport, déjà responsable de la sécurité des systèmes de transport, avec la mission de poursuivre le déploiement et l'entretien du système de gestion de la sécurité ferroviaire de la STIB. Il lui est demandé de travailler en étroite collaboration avec les unités de sécurité ferroviaire des divisions tram et métro de la STIB.

L'objectif de ce changement est de renforcer la sécurité ferroviaire sur le terrain.

Il n'est par ailleurs pas correct d'affirmer que les activités de l'entité « Safety Transport Systems » seraient plus éloignées des réalités opérationnelles, vu son rôle en tant qu'entité technique transversale dans le développement et la maintenance des systèmes de transport de la STIB.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Je ne suis pas du tout convaincu par vos réponses. La réorganisation effectuée risque, au contraire, d'engendrer des conflits d'indépendance. Certes, une division en prend désormais la responsabilité mais c'est moins transversal et moins neutre qu'avant.

Par ailleurs, les rapports finaux des experts sur les incidents qui se sont produits à Roodebeek tardent à arriver, car les faits se sont produits il y a déjà trois ou quatre mois. C'est inquiétant de ne toujours pas savoir exactement ce qui s'est produit là-bas.

De manière générale, force est de constater que tout n'est pas mis en place pour protéger le personnel et les usagers de la STIB. Beaucoup d'améliorations doivent encore être apportées à la suite des derniers accidents survenus sur le réseau. Lors d'une précédente réunion de notre commission, nous avons passé en

1289

Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR) (*in het Frans*).- *We zullen ook terugkomen op het gevolg dat aan de resoluties wordt gegeven.*

- Het incident is gesloten.

revue les nombreuses causes de ces accidents. Or, rien n'évolue quant à l'amélioration des conditions de travail, ce qui pourrait pourtant réduire les risques d'accidents.

Nous reviendrons sur ce sujet très prochainement.

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- Nous reviendrons également sur le suivi des résolutions afin d'obtenir des résultats concrets en matière de sécurité.

- L'incident est clos.