



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

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

**RÉUNION DU
MARDI 6 JANVIER 2026**

SESSION 2025-2026

**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 6 JANUARI 2026**

ZITTING 2025-2026

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

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

SPF - service public fédéral

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

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

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

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

Afkortingen en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

kmo - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

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

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

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

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

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

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 6

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,

et 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 opérations de lutte contre le trafic de drogues dans les transports en commun bruxellois.

Question orale de Mme Gisèle Mandaila 8

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

concernant l'accessibilité des transports publics pour les personnes en situation de handicap.

Question orale de M. Mounir Laarissi 12

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

concernant le projet de la nouvelle ligne de tram 15.

Question orale de M. Martin Casier 14

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,

INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 6

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

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

betreffende initiatieven om drughandel op het openbaar vervoer in Brussel aan te pakken.

Mondelinge vraag van mevrouw Gisèle Mandaila 8

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

betreffende de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met een handicap.

Mondelinge vraag van de heer Mounir Laarissi 12

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

betreffende de plannen voor de nieuwe tramlijn 15.

Mondelinge vraag van de heer Martin Casier 14

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

concernant les résultats de l'étude sur la tramification de la ligne 95.		betreffende de resultaten van de studie over de omvorming van lijn 95 tot een tramlijn.	
Interpellation de M. Fouad Ahidar	17	Interpellatie van de heer Fouad Ahidar	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,		tot mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant les nouveaux plans de circulation à Anderlecht dans le cadre de Good Move.		betreffende de nieuwe verkeersplannen in Anderlecht in het kader van Good Move.	
Question orale de M. Ibrahim Dönmez	17	Mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez	17
à à 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		aan mevrouw Elke Van den Brandt, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant le réaménagement de la chaussée de Mons, les risques connus et les réponses attendues.		betreffende de herinrichting van de Bergensesteenweg, de gekende risico's en de verwachte oplossingen.	
Discussion – Orateurs :		Bespreking – Sprekers:	
M. Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar)		De heer Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar)	
M. Stijn Bex (Groen)		De heer Stijn Bex (Groen)	
M. Ibrahim Dönmez (PS)		De heer Ibrahim Dönmez (PS)	
M. Oliver Rittweger de Moor (PTB)		De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Demande d'explications de M. Geoffroy Coomans de Brachène	32	Vraag om uitleg van de heer Geoffroy Coomans de Brachène	32
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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant le projet de dépôt de tram de la STIB sur la friche Sobieski à Laeken.		betreffende de plannen voor een tramstelplaats van de MIVB op het braakliggende terrein Sobieski in Laken.	
Discussion – Orateurs :		Bespreking – Sprekers:	
M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR)		De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR)	

M. Stijn Bex (Groen)		De heer Stijn Bex (Groen)	
M. Benjamin Dalle (cd&v)		De heer Benjamin Dalle (cd&v)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Question orale de M. Geoffroy Coomans de Brachène	39	Mondelinge vraag van de heer Geoffroy Coomans de Brachène	39
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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant le « Stalingrad Village » et le sort des containers commerciaux.		betreffende "Stalingrad Village" en het lot van de winkelcontainers.	
Question orale de M. Benjamin Dalle	42	Mondelinge vraag van de heer Benjamin Dalle	42
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant l'entretien des ponts et des ouvrages d'art bruxellois.		betreffende het onderhoud van de Brusselse bruggen en bouwwerken.	
Question orale de Mme Aurélie Czekalski	44	Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	44
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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant la lutte contre les vols de voitures partagées.		betreffende de strijd tegen de diefstal van deelauto's.	
Question orale de Mme Aurélie Czekalski	46	Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	46
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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant les aménagements dans le quartier de la Bascule à Uccle à la suite d'un tragique accident.		betreffende de aanpassingswerken in de Ukkelse wijk Bascule na een tragisch ongeval.	

1103 Présidence : M. Jamal Ikazban, président.

1105 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

1105 à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,

1105 et à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

1105 concernant les opérations de lutte contre le trafic de drogues dans les transports en commun bruxellois.

1107 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Madame la Ministre, la lutte contre le trafic et la consommation de drogue dans les transports en commun est une problématique récurrente qui inquiète de nombreux usagers et riverains de la Région. Les actions coordonnées entre les services de police, la STIB et les partenaires externes sont essentielles pour assurer un cadre sûr et lutter contre les comportements illégaux.

Le 30 septembre dernier, la zone de police Bruxelles-Ouest a mené - en étroite collaboration avec la STIB et la police des chemins de fer - une vaste opération antidroque à Molenbeek-Saint-Jean. Cette opération, renforcée par l'appui d'un maître-chien venu du Luxembourg, a ciblé plusieurs stations et lignes de transport en commun et a livré des résultats significatifs : des contraventions et procès-verbaux pour usage de stupéfiants, ivresse et port d'armes prohibé ont été dressés, et des saisies de résine de cannabis et d'argent liquide ont été opérées.

Cette action, observée par des représentants de la RATP de Paris, visait également à partager et à promouvoir les bonnes pratiques en matière de sécurité dans les transports publics. Elle s'inscrit dans le cadre des opérations de police intégrée, dont nous avons déjà discuté à plusieurs reprises dans cette commission.

De telles opérations contribuent à sécuriser nos transports en commun de façon durable et à accroître le sentiment de sécurité des usagers. Dans ce contexte, pourriez-vous nous fournir un état des lieux complet des actions menées depuis le début de l'année 2025 dans le cadre de la lutte contre l'usage de stupéfiants dans les transports en commun ?

En outre, quel bilan pouvez-vous dresser des actions de police intégrée sur le territoire régional, tant sur le plan de la fréquence que sur le plan des résultats ?

Quelles sont les pistes d'amélioration envisagées pour renforcer l'efficacité de ces actions, notamment pour ce qui concerne la

Voorzitterschap: de heer Jamal Ikazban, voorzitter.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

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

betreffende initiatieven om drughandel op het openbaar vervoer in Brussel aan te pakken.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Gecoördineerde acties tussen de politie, de MIVB en externe partners zijn essentieel om de strijd tegen drughandel en -gebruik in het openbaar vervoer aan te pakken en om een veilige omgeving te garanderen.*

Op 30 september 2025 voerde de politiezone Brussel-West, in samenwerking met de MIVB en de spoorwegpolitie en met hondensteun uit Luxemburg, een grootschalige antidrugsoperatie uit in Sint-Jans-Molenbeek. Er werden boetes uitgeschreven en processen-verbaal opgesteld voor drugsgebruik, dronkenschap en het dragen van verboden wapens, en er werd cannabis en contant geld in beslag genomen. Vertegenwoordigers van de Parijse RATP traden op als waarnemers.

Kunt u ons een overzicht geven van de acties die sinds begin 2025 zijn ondernomen in het kader van de strijd tegen drugsgebruik in het openbaar vervoer?

Hoe beoordeelt u de frequentie en de resultaten van de geïntegreerde politieacties op het gewestelijk grondgebied?

Welke verbeteringen worden overwogen om de acties efficiënter te maken, wat betreft de samenwerking tussen politiezones of de ingezette middelen?

Welke preventieve maatregelen neemt u?

Hebben de uitwisselingen met andere Europese steden in het kader van gezamenlijke operaties geleid tot innovatieve maatregelen die het gewest zou kunnen overnemen?

coopération entre zones de police ou les moyens humains et technologiques utilisés ?

Quelles actions préventives menez-vous en la matière ?

Enfin, les échanges avec d'autres villes européennes telles que Paris dans le cadre d'opérations conjointes ont-ils permis de recenser des mesures ou des dispositifs innovants que la Région pourrait adopter ?

¹¹⁰⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Plusieurs questions que vous m'avez posées relèvent des compétences du ministre-président, qui m'a donné des éléments de réponse. J'ignore toutefois si je dispose de tous les détails que vous attendez. Ma réponse repose d'une part sur les éléments transmis par le ministre-président, et d'autre part sur ceux communiqués par la STIB.

En résumé, l'opération à laquelle vous faites référence s'inscrit pleinement dans la stratégie régionale de lutte contre le trafic de drogue, puisqu'il s'agit avant tout d'une opération préventive et répressive de gestion intégrée, visant à lutter contre le phénomène des stupéfiants dans les transports en commun bruxellois et à renforcer le sentiment de sécurité, ainsi que la sécurité réelle, des usagers.

La sécurité dans les transports en commun constitue une priorité régionale inscrite dans le plan global de sécurité et de prévention, qui est soutenu par un protocole d'accord signé le 9 avril 2012 par l'État fédéral et la Région. Différentes actions, telles que celle du 30 septembre, s'inscrivent dans une stratégie de présence policière visible et dissuasive, ciblant les lieux sensibles comme les gares, les stations de métro, les établissements horeca et les quartiers où la criminalité est élevée, comme les zones prioritaires de déploiement (hot spots).

Depuis le début de l'année 2025, 4.000 personnes, 1.875 véhicules et 28 établissements ont été contrôlés. Cela a entraîné 209 arrestations (84 administratives et 125 judiciaires), ainsi que la rédaction de 214 procès-verbaux pour des faits de drogues, 92 pour des faits d'armes et 342 pour des infractions de circulation.

D'autres actions de police intégrée sont planifiées pour les mois à venir, dans une volonté d'affirmer la sécurisation et le maintien de la pression sur les réseaux criminels par des actions structurées et récurrentes.

Je rappelle aussi que la STIB prend de nombreuses mesures pour assurer la sécurité de ses voyageurs et de son personnel au sens large. Je vous rappelle à cet égard l'engagement depuis 2023 de 40 agents supplémentaires, spécifiquement alloués à la sécurisation des stations, la collaboration avec les polices locales et fédérale, la présence des caméras, la collaboration avec les acteurs chargés des personnes en errance et toxicomanes, de même que la participation et le soutien au projet Sublink, la mise en place de l'équipe Includo, le soutien aux projets spécifiques liés à cette problématique, ainsi que la formation des agents.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Veiligheid in het openbaar vervoer is een gewestelijke prioriteit die is opgenomen in het Globaal Veiligheids- en Preventieplan, alsook in het protocolakkoord van 9 april 2012 met de federale staat. Acties zoals die van 30 september passen in een strategie van zichtbare en ontradende politieaanwezigheid op gevoelige plekken zoals (metro)stations, horecazaken en wijken met veel criminaliteit (hotspots).*

Sinds begin 2025 werden 4.000 personen, 1.875 voertuigen en 28 horecazaken gecontroleerd. Dat leidde tot 209 arrestaties en 214 processen-verbaal wegens drugsfeiten, 92 wegens wapenfeiten en 342 wegens verkeersovertredingen.

De komende maanden staan er nog meer van zulke FIPA-operaties (full integrated police action) gepland om de veiligheid te versterken en de druk op criminele netwerken te handhaven.

De MIVB zelf neemt ook talrijke maatregelen om de veiligheid van de reizigers en het personeel te verzekeren. Zo werden er sinds 2023 veertig bijkomende medewerkers aangeworven die specifiek worden ingezet voor de beveiliging van de stations. Voorts zet de MIVB onder meer ook in op camera's, opleiding van het personeel, samenwerking met de politie en organisaties die zich bezighouden met daklozen en drugsverslaafden.

1111 La présence de la RATP lors de cette action de police intégrée n'était pas prévue. Il s'avère que, ce jour-là, les représentants de la société de transport parisienne étaient justement venus voir comment la STIB travaille et que, par un hasard du calendrier, cette opération se tenait au moment de leur visite.

Je rappelle également que les projets Includo et Sublink sont inspirés des actions mises en place par la RATP. La STIB et la RATP entretiennent de bonnes relations pour des échanges mutuels et apprendre l'une de l'autre, les contextes étant comparables, sur plusieurs thématiques, dans les deux villes.

Le protocole qui a été signé constitue le socle de renforcement des dispositifs de sécurité sur le réseau de la STIB. Il oriente l'affectation des moyens financiers des zones de police à des mesures spécifiques visant à optimiser la présence visible et dissuasive du personnel de sécurité dans l'espace public et sur le réseau des transports en commun et à prioriser une approche coordonnée sur les nuisances, la criminalité et d'autres problématiques de sécurité dans les stations et aux arrêts. Le directeur coordinateur a indiqué que les actions de police intégrée menées en 2025 par la police fédérale et les six zones de police sur le territoire régional ont connu une intensification des contrôles et une coordination renforcée entre les services. Il souligne l'effort soutenu fourni par l'ensemble des zones de police et par la police fédérale.

Cet engagement se traduit par une augmentation du nombre d'opérations menées dans les différentes zones, ainsi que par une participation accrue des opérations conjointes telles que la FIPA STAFF, organisée à la demande du ministre de l'Intérieur, et les opérations Athena, réalisées autour du procureur du Roi de Bruxelles.

1113 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Je vous remercie, Madame la Ministre, pour cet état des lieux. Je suis convaincue que l'intensification de telles opérations de contrôle est nécessaire pour garantir la sécurité ainsi que le sentiment de sécurité sur le réseau de la STIB et, de manière plus globale, dans l'espace public bruxellois. Ce n'est qu'ainsi que tous les usagers des transports en commun se sentiront en sécurité du matin jusqu'à la fin du service.

Je remercie également toutes les équipes impliquées dans ces opérations de contrôle qu'il est essentiel de réitérer à intervalles réguliers.

- *L'incident est clos.*

1117 **QUESTION ORALE DE MME GISÈLE MANDAILA**

1117 **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,**

De aanwezigheid van de RATP tijdens die FIPA-operatie was puur toeval, maar de MIVB en de RATP wisselen wel regelmatig goede praktijken uit.

In het protocolakkoord wordt bepaald hoe de financiële middelen van de politiezones ingezet worden voor specifieke maatregelen om de zichtbare en ontradende aanwezigheid van veiligheidspersoneel in de openbare ruimte en op het openbaarvervoersnetwerk te optimaliseren en daarbij prioriteit te geven aan een gecoördineerde aanpak.

Volgens de directeur-coördinator hebben de FIPA-operaties die in 2025 in het gewest werden uitgevoerd, geleid tot intensievere controles en een betere coördinatie tussen de diensten. Dat vertaalt zich in een toename van het aantal operaties in de verschillende zones en een grotere deelname aan gezamenlijke operaties.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Zulke operaties moeten op regelmatige basis uitgevoerd worden om de veiligheid en het veiligheidsgevoel op het openbaar vervoer en in de openbare ruimte te garanderen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW GISÈLE MANDAILA

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

1117 **concernant l'accessibilité des transports publics pour les personnes en situation de handicap.**

1119 **Mme Gisèle Mandaila (DéFI).**- Selon une étude intitulée « Des transports pour tous - Une évaluation des arrêts de la STIB », publiée par la revue Brussels Studies, les transports publics bruxellois sont loin d'être pleinement accessibles pour les personnes en situation de handicap.

L'étude a analysé l'aspect inclusif des 2.174 arrêts du réseau STIB, ainsi que des itinéraires et des véhicules. Neuf contraintes de déplacement ont été examinées, parmi lesquelles l'absence de lacunes entre quais et véhicules, la présence d'abris avec sièges, la disponibilité de toilettes accessibles, le marquage podotactile, les itinéraires praticables et la proportion d'arrêts véritablement inclusifs.

Il ressort de cette analyse que la question du handicap a longtemps été négligée dans les politiques de mobilité. Le validisme - un système pensé par et pour les personnes valides - contribuerait à exclure non seulement les personnes en situation de handicap, mais également d'autres groupes comme les personnes âgées ou les parents avec poussette.

Les associations, telles que le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab), dénoncent un manque d'analyse globale du déficit d'accessibilité en Région bruxelloise. Celui-ci serait en grande partie dû à la multiplicité des intervenants (STIB, Bruxelles Mobilité, communes, etc.), qui complique la mise en œuvre de solutions cohérentes.

Par exemple, aucune station de métro bruxelloise ne respecte actuellement le critère de l'absence stricte de lacunes (pas d'espace entre le quai et le véhicule). De plus, le nombre de toilettes accessibles reste insuffisant.

Ces carences ont des conséquences concrètes. Pour une personne en situation de handicap, les trajets peuvent prendre jusqu'à deux fois plus de temps que pour une personne valide. L'étude cite notamment l'exemple d'un trajet entre le centre-ville et l'ULB, lequel peut prendre jusqu'à 106 minutes pour une personne en situation de handicap, contre 55 minutes en l'absence de lacunes.

Les conclusions de l'étude dressent un constat alarmant. Une partie importante des arrêts et des véhicules de la STIB n'offre pas un accès autonome aux personnes en situation de handicap. Celles-ci subissent un déficit structurel d'accessibilité à la ville par les transports publics. En somme, les transports publics ne sont pas si publics que cela.

Avez-vous pris connaissance de l'étude publiée par Brussels Studies ?

Existe-t-il une analyse globale du déficit d'accessibilité des transports en commun en Région bruxelloise ?

betreffende de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met een handicap.

Mevrouw Gisèle Mandaila (DéFI) (in het Frans).- In een studie verschenen in Brussels Studies werden de 2.174 haltes en de voertuigen van de MIVB onderzocht op negen toegankelijkheidscriteria.

Uit die analyse blijkt dat het mobiliteitsbeleid lang werd uitgedacht vanuit het gezichtspunt van valide mensen, waardoor mensen met een beperking werden uitgesloten, net als ouderen en ouders met een kindwagen. Het openbaar vervoer is dus nog lang niet inclusief.

Volgens verenigingen als het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) ontbreken een globale analyse en een coherent beleid, vooral door de veelheid aan actoren: MIVB, Brussel Mobiliteit, gemeenten enzovoort.

Zo respecteert momenteel geen enkel metrostation het criterium van de volledige afwezigheid van ruimte tussen het perron en het voertuig. Daardoor duurt bijvoorbeeld een rit tussen het stadscentrum en de ULB tot 106 minuten voor een persoon met een beperking, terwijl die voor een valide persoon maar 55 minuten duurt, dit louter als gevolg van die tussenruimtes.

Bent u op de hoogte van die studie? Bestaat er een globale analyse van het tekort aan toegankelijkheid van het openbaar vervoer in Brussel?

Heeft het gewest een tijdschema vastgelegd voor het bereiken van het streefdoel van 100% toegankelijke haltes en stations? Welke maatregelen zijn er genomen om de hindernissen weg te werken? Vindt er structureel overleg plaats tussen het Cawab, de MIVB en Brussel Mobiliteit over die toegankelijkheid?

Zijn de toegankelijkheidsvereisten momenteel op een betrouwbare manier opgenomen in de apps en reiswegplanners van de MIVB? Zo niet, wanneer wordt dat opgelost?

La Région s'est-elle fixé un objectif chiffré et assorti d'un calendrier pour instaurer l'accessibilité universelle du réseau STIB ? À quelle échéance peut-on espérer que 100 % des arrêts et des stations seront inclusifs ?

Quelles mesures ont été mises en place pour réduire les lacunes dans les transports publics pour les personnes en situation de handicap ?

Existe-t-il un cadre de concertation entre le Cawab, la STIB et Bruxelles Mobilité pour examiner la question de l'accessibilité des transports publics pour ces personnes ?

Enfin, les applications de la STIB et les outils de planification de trajet intègrent-ils aujourd'hui, de manière fiable, les contraintes d'accessibilité ? Dans la négative, à quand une solution concrète pour les usagers ?

1121 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Cette thématique revient régulièrement. Il est en effet nécessaire que l'on en parle, mais j'aimerais faire référence à mes réponses aux questions écrites n° 172 et 282, respectivement de MM. Ouriaghli et El Boujdaini, qui contiennent des éléments supplémentaires et des chiffres détaillés.

Je suis d'accord : les transports en commun sont un droit fondamental pour chacun. Nous nous engageons, avec la STIB et Bruxelles Mobilité, à poursuivre la mise en accessibilité universelle du réseau de transport public bruxellois.

La STIB et Bruxelles Mobilité doivent appliquer une approche volontariste et collaborer étroitement avec le monde associatif, dont le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab), pour s'assurer que les solutions proposées correspondent aux besoins. En effet, même si l'on est de bonne volonté, une méconnaissance des réalités des personnes à mobilité réduite peut amener à des solutions inadaptées.

J'appelle tous les parlementaires à suivre une formation, organisée notamment par le Cawab, de mise en situation pour nourrir nos réflexions en commission et au Parlement. Je remercie ce collectif d'avoir organisé cette formation instructive pour mon cabinet et moi-même.

Dans le cadre de cette approche collaborative, la STIB et Bruxelles Mobilité ont largement contribué à l'étude publiée par Brussels Studies, comme le rappellent fréquemment les auteurs, et en ont dès lors bien pris connaissance. L'étude apporte un éclairage intéressant sur les inégalités sociales et permet de comprendre les évolutions engrangées par le réseau de transport public bruxellois.

Cette recherche a permis d'objectiver le ressenti des personnes en situation de handicap et souligne que le réseau n'est, malheureusement, toujours pas suffisamment accessible. Cette réalité bénéficie d'une attention croissante, entre autres grâce à l'élaboration et à l'adoption du plan stratégique de mise en accessibilité de la STIB, construit en concertation avec

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Heel wat details en cijfers vindt u in mijn antwoorden op schriftelijke vragen 172 en 282.

Openbaar vervoer is inderdaad een basisrecht voor iedereen. Samen met de MIVB en Brussel Mobiliteit engageren wij ons om het openbaar vervoer in Brussel voor iedereen toegankelijk te maken. Beide instanties werken nauw samen met verenigingen als het Cawab om ervoor te zorgen dat de voorgestelde oplossingen effectief aan de behoeften tegemoetkomen.

Het Cawab richt opleidingen met rollenspelen in. Mijn kabinet en ikzelf hebben er een kunnen volgen en ik beveel ze jullie allemaal aan.

De MIVB en Brussel Mobiliteit hebben een grote inbreng gehad in de studie van Brussels Studies en hebben er dus uiteraard kennis van genomen.

De realiteit die die studie blootlegt, krijgt almaar meer aandacht, onder meer dankzij het Strategisch Toegankelijkheidsplan van de MIVB, dat is opgesteld in overleg met de verenigingen en bij het beheerscontract van de MIVB is gevoegd.

les associations. Celui-ci a permis de mettre en place une gestion spécifique et a formalisé et renforcé l'importance de la thématique pour la STIB et la Région. Le plan a été annexé au contrat de service public de la STIB.

1123 Comme indiqué dans l'article 34 de celui-ci, la task force chargée de l'accessibilité réunit trois fois par an les directions de la STIB et de Bruxelles Mobilité, des représentants de mon cabinet ainsi que des représentants des acteurs associatifs. Elle a entre autres pour missions le suivi et la concrétisation du plan stratégique de mise en accessibilité (PSMA). En outre, une concertation informelle presque continue est assurée entre la STIB, Bruxelles Mobilité et les associations, dont le Cawab.

Une mise en accessibilité totale implique différents éléments, notamment l'installation d'ascenseurs dans toutes les stations, une flotte de véhicules 100 % accessibles et l'absence de lacunes pour l'embarquement depuis un quai de station ou un arrêt. Nous travaillons sur tous ces aspects. Par exemple, les outils numériques de la STIB évoluent également pour intégrer des solutions pour les personnes à mobilité réduite. Grâce à Accessibus et à Accessitram, entre autres, la clientèle dispose d'une information claire sur le niveau d'accessibilité des arrêts. La recherche d'itinéraires permet alors de filtrer les résultats pour n'afficher que des possibilités sans escaliers. La disponibilité des escalators et des ascenseurs est aussi indiquée dans l'application mobile et sur le site web de la STIB.

Par ailleurs, différentes mesures sont prises pour réduire les lacunes entre les véhicules et les quais, d'une part par la STIB pour les véhicules, et d'autre part par Bruxelles Mobilité et les communes pour les stations et les arrêts de surface. Entre 2019 et 2025, 440 arrêts de bus et de tram ont été rendus accessibles, et 7 nouvelles stations de métro ou de prémétro ont été dotées d'un ou de plusieurs ascenseurs, afin de permettre un accès sans escalier entre les quais et la surface. Désormais, 57 des 69 stations de métro et de prémétro sont équipées de quais accessibles grâce à des ascenseurs, contre seulement 39 il y a 10 ans.

Les projets concernant les stations se trouvent à des stades différents, de la planification à la mise en œuvre. L'objectif demeure de rendre l'ensemble des stations accessibles.

1125 La STIB accorde une attention particulière à ce point lors de l'achat de nouveau matériel roulant. Les trams de nouvelle génération sont équipés de rampes manuelles, intégrées au plancher. Les trams de type T3000 et T4000 sont équipés de rampes portables, déployables pour aider à l'embarquement. Toute la flotte de bus est équipée de rampes d'accès fonctionnelles. Les rames de métro M7 disposent de seuils de porte en caoutchouc et d'aménagements complémentaires.

Pour les bus et les trams, 25 % des arrêts en surface permettent d'accéder aux véhicules en autonomie et 50 % sont praticables moyennant une aide. Un quart des arrêts n'est donc pas encore accessible, ce qui n'est pas acceptable. Il faut dès lors poursuivre le travail jusqu'à ce que tous les arrêts soient adaptés.

Artikel 34 van dat beheerscontract bepaalt dat de taskforce toegankelijkheid, bestaande uit de directie van de MIVB en van Brussel Mobiliteit en uit vertegenwoordigers van mijn kabinet en van de verenigingen, drie keer per jaar bijeenkomt, onder meer om dat Strategisch Toegankelijkheidsplan uit te werken. Bovendien vindt er bijna permanent informeel overleg plaats tussen die actoren.

Aan de volledige toegankelijkheid wordt stap voor stap gewerkt. De Accessibus- en Accessitramsystemen geven de mate van toegankelijkheid van de haltes weer, en de MIVB-website en -app laten zien waar er roltrappen en liften beschikbaar zijn. Zo kunnen die criteria meegenomen worden bij het berekenen van de reisweg. Ook worden de tussenruimtes weggewerkt, door de MIVB wat de voertuigen betreft en door Brussel Mobiliteit en de gemeenten wat de stations en haltes betreft.

Tussen 2019 en 2025 zijn 440 bus- en tramhaltes toegankelijk gemaakt en zijn 7 bijkomende metro- en premetrostations met liften uitgerust, zodat nu in 57 van de 69 stations de perrons zonder trap toegankelijk zijn.

Nieuw aangekochte trams, alsook die van types T3000 en T4000, zijn systematisch uitgerust met oprijplaten. Alle bussen zijn er al mee uitgerust.

Bij 25% van de bovengrondse haltes kunnen personen met een beperking zelfstandig opstappen en bij 50% kunnen ze dat met hulp. Een kwart van de haltes is dus nog niet toegankelijk.

De studie slaat enkel op de trams en bussen. Zoals gezegd zijn stilaan de meeste metro- en premetrostations met liften uitgerust. Bovendien kunnen mensen tussen 7 en 23 uur gratis de hulp inroepen van een bijstandsdienst om in of uit de metro te stappen. In de nieuwe M7-metrostellen ligt de vloer op perronhoogte en

Partant du principe que le réseau de métro ne permet pas de se déplacer en entière autonomie, en raison de possibles lacunes entre véhicules et quais, l'étude a pris le parti de considérer uniquement les déplacements en tram et en bus. La STIB peut entendre ce raisonnement, mais il est utile de rappeler que sur les 69 stations de métro et de prémétro, 58 sont équipées d'ascenseurs, soit 84 %.

Par ailleurs, tous les jours entre 7h et 23h, il est possible de faire appel à un service d'assistance afin d'obtenir une aide gratuite pour monter et descendre du métro. L'arrivée des nouvelles rames de métro M7 a, elle aussi, fortement amélioré l'accessibilité du réseau de métro ; ces rames sont en effet équipées d'un plancher à hauteur du quai et de seuils de porte en caoutchouc pour combler l'espace entre les quais et le véhicule.

Il va de soi que la STIB et Bruxelles Mobilité poursuivront leur travail jusqu'à ce que le réseau de transport public offre une accessibilité universelle. Il reste encore beaucoup à accomplir, mais tous les acteurs engagés dans ce dossier sont volontaires et engagés à atteindre l'objectif que nous nous sommes fixé.

1131 **Mme Gisèle Mandaila (DéFI).**- Madame la Ministre, comme vous l'avez souligné, l'accessibilité en faveur des personnes en situation de handicap doit être au centre de nos préoccupations. Il n'est pas normal que ces personnes, à qui on demande d'avoir une vie sociale et qui elles-mêmes souhaitent avoir une vie sociale classique et inclusive, subissent des inégalités liées au transport alors qu'il s'agit d'un élément essentiel pour la mobilité de chacun.

J'entends que plusieurs choses ont été mises en place, notamment une concertation avec le Cawab et les associations de personnes en situation de handicap, pour travailler à la réduction de ces inégalités, mais malheureusement, ces mêmes associations estiment qu'il n'y a pas encore assez de concertation et qu'il faudrait les impliquer en amont pour réfléchir ensemble aux actions à entreprendre plutôt que de laisser la STIB et Bruxelles Mobilité s'y pencher seules. Il faut qu'elles soient au départ des discussions, car même en dehors des métros et des trams, il reste encore des lacunes, notamment par rapport aux arrêts de bus, qui ne sont pas toujours accessibles aux personnes en situation de handicap parce qu'il manque des bancs ou des sièges ou parce qu'il n'y a pas de nivellement entre l'arrêt et la chaussée ou le trottoir. Il faudra penser à tout cela ; à cet effet, il sera intéressant et nécessaire d'impliquer davantage les associations qui travaillent avec les personnes en situation de handicap.

- *L'incident est clos.*

1135 **QUESTION ORALE DE M. MOUNIR LAARISSI**

1135 **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,**

zorgen rubberen deurdrempels ervoor dat er geen gat tussen het perron en het voertuig is.

Er ligt dus nog heel wat werk op de plank, maar alle betrokken actoren zetten zich voor die universele toegankelijkheid in.

Mevrouw Gisèle Mandaila (DéFI) *(in het Frans).*- Als we mensen met een beperking vragen een sociaal leven te hebben en zij dat zelf ook wensen, is het niet normaal dat het openbaar vervoer dat belemmert. Iedereen moet zich kunnen verplaatsen.

Die ongelijkheid wordt weliswaar geleidelijk weggewerkt in overleg met het Cawab en andere verenigingen, maar die laatste zijn van oordeel dat er nog onvoldoende overleg is en wensen in een vroeger stadium betrokken te worden bij de voorgestelde oplossingen. Er blijven immers nog lacunes, zelfs bij de bushaltes, waar vaak nog banken of stoelen ontbreken of er een hoogteverschil is tussen de halte en de weg of het trottoir.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MOUNIR LAARISSI

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

concernant le projet de la nouvelle ligne de tram 15.

M. Mounir Laarissi (Les Engagés). - La nouvelle ligne de tram 15, reliant la gare du Nord à la station Belgica en passant par des quartiers clés de Molenbeek, Jette, la Ville de Bruxelles et Schaerbeek, est un projet stratégique pour renforcer une offre de transports publics de qualité, améliorer l'accessibilité, favoriser la mobilité douce et verdir l'espace public. Elle constitue une belle valorisation de cet axe. Cette infrastructure promet d'apporter une amélioration significative pour les usagers, avec des aménagements adaptés aux piétons et aux cyclistes, et de contribuer ainsi à la diminution de la pollution et de la congestion automobile.

La demande de permis d'urbanisme pour la création de la nouvelle ligne de tram 15, déposée en mai 2024, a été suivie d'une enquête publique lancée en juin 2025 et clôturée en juillet de la même année. La commission de concertation a rendu un avis favorable sous conditions, témoignant de l'acceptation globale du projet. Ambitieux et structurant, ce dernier nécessite désormais un suivi attentif pour garantir la concrétisation effective des intentions en matière de mobilité durable et d'aménagement urbain.

Quel est l'état d'avancement du dossier ? Quelle est la position défendue par le gouvernement en affaires courantes à son sujet ? Dans le contexte des restrictions budgétaires, ce projet a-t-il toujours la priorité ?

Pouvez-vous communiquer la date de début des travaux et le calendrier détaillé des différentes phases de réalisation ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre. - Cette nouvelle connexion entre les stations Gare du Nord et Belgica ne constitue pas une simple ligne isolée de deux kilomètres, mais la première étape d'un projet bien plus ambitieux, à savoir la création d'un axe de tram majeur, diagonal, traversant la Région du nord-ouest au sud-est.

Depuis de nombreuses années, la Région bruxelloise et la STIB portent cette ambition inscrite dans plusieurs documents de planification, dont le plan directeur tram. Une telle connexion offrira une liaison de transport public capacitaire reliant Jette au quartier maritime, avant d'être prolongée vers le quartier Nord, l'hypercentre et, à terme, le sud-est de la Région via la gare Centrale. Un projet de tramification de la ligne 95 est déjà à l'étude.

Pareille amélioration de l'offre est pleinement justifiée par l'augmentation de la demande de mobilité dans ces quartiers denses et en mutation, à laquelle le développement du site de Tour & Taxis contribue largement, tant par l'augmentation de sa population que par son rôle croissant de pôle d'emploi et d'activité.

Le dossier de demande de permis introduit le 15 mai 2024 par Bruxelles Mobilité a fait l'objet d'une enquête publique et d'une commission de concertation durant l'année 2025, lesquelles ont

betreffende de plannen voor de nieuwe tramlijn 15.

De heer Mounir Laarissi (Les Engagés) (in het Frans). - De nieuwe tramlijn 15 zal het Noordstation verbinden met Belgica, via belangrijke wijken van Sint-Jans-Molenbeek, Jette, Brussel-Stad en Schaarbeek. Het project zal niet alleen het openbaarvervoersaanbod verbeteren, maar ook de zachte mobiliteit bevorderen en de openbare ruimte vergroenen. De overlegcommissie verstrekte een voorwaardelijk gunstig advies over de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag, die in mei 2024 werd ingediend.

Welke vooruitgang is er geboekt in dit dossier? Wat is het standpunt van de regering in lopende zaken? Heeft het project nog voorrang, gezien de budgettaire beperkingen?

Wanneer zullen de werken van start gaan en wat is het tijdschema voor de verschillende uitvoeringsfasen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - Deze nieuwe verbinding vormt de eerste fase van ambitieuzere plannen, zoals onder andere blijkt uit het richtplan Tram. De nieuwe tramlijn zou het gewest diagonaal doorkruisen van het noordwesten naar het zuidoosten. Die verbetering van het aanbod is gerechtvaardigd door de toegenomen mobiliteitsvraag in de betrokken wijken, die hun bevolking en bedrijvigheid zien groeien, onder andere door de ontwikkeling van Thurn & Taxis.

Urban.brussels legde aanpassingen op, die Brussel Mobiliteit nu opneemt in het vergunningsdossier. Eenmaal de vergunning is verkregen, wat normaal gezien in 2026 zal gebeuren, is er nog tijd nodig om de overheidsopdracht te gunnen en de werken te coördineren. Daarbij moet rekening worden gehouden met de inrichting van de openbare ruimte en de werken van nutsbedrijven.

De plannen voor tramlijn 15 passen in een ambitie die het gewest al minstens 25 jaar koestert, maar die actueel blijft en hopelijk wordt verwezenlijkt in het volgende regeerakkoord.

conduit à l'octroi d'un article 191 par urban.brussels. Ce dernier impose des adaptations du projet. Bruxelles Mobilité travaille à l'intégration de ces modifications, avec pour objectif de finaliser le dossier au cours des premiers mois de 2026. Une fois le permis obtenu, normalement en 2026, un délai supplémentaire sera nécessaire pour la préparation du dossier en vue de l'attribution du marché de travaux par un gouvernement de plein exercice, la collaboration entre les divers acteurs et la coordination des chantiers.

Une telle coordination devrait intégrer les aménagements de l'espace public et les interventions des impétrants. La durée des travaux sera fonction du phasage retenu et de l'ampleur desdites interventions.

Le projet de tram 15 traduit une ambition régionale de longue date, portée depuis au moins 25 ans. Pour l'anecdote, les discussions autour de la passerelle Suzan Daniel, entamées en 2000 lorsque M. Jos Chabert était ministre chargé de la Mobilité, visaient déjà en grande partie à rendre possible une telle connexion. Cette ambition reste pleinement d'actualité et nous espérons qu'elle sera pleinement concrétisée dans l'accord du prochain gouvernement de plein exercice, ce dont je ne peux préjuger.

1141 **M. Mounir Laarissi (Les Engagés).**- Je me réjouis d'apprendre que le projet est bien suivi et que les discussions en cours évoluent positivement.

Même si on ne l'a pas évoqué, cet axe possède un énorme potentiel de développement grâce à Tour & Taxis. Comme il desservira le nord de Bruxelles, il créera de nombreuses opportunités, à l'instar du tram 9, dont l'utilité ne semble plus mise en doute désormais.

- *L'incident est clos.*

1147 **QUESTION ORALE DE M. MARTIN CASIER**

1147 **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,**

1147 **concernant les résultats de l'étude sur la tramification de la ligne 95.**

1149 **M. Martin Casier (PS).**- Comme nombre d'habitants et habitantes de Watermael-Boitsfort, qui sont fort concernés par l'éventuelle tramification de la ligne 95, j'ai à cœur de suivre le sujet. Nous en avons d'ailleurs beaucoup discuté au sein de cette commission, notamment dans le cadre des questions que le conseil communal boitsfortois était venu vous poser, suivant une disposition prise à son unanimité.

Depuis plusieurs années, la tramification de la ligne 95 fait l'objet d'études approfondies. Même si rien n'est encore clairement fixé, cette ligne de tram relierait le centre-ville

De heer Mounir Laarissi (Les Engagés) (in het Frans).- *Het verheugt me dat het project in de goede richting evolueert. De tramlijn zal heel wat mogelijkheden creëren op deze belangrijke as in het noorden van Brussel.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARTIN CASIER

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

betreffende de resultaten van de studie over de omvorming van lijn 95 tot een tramlijn.

De heer Martin Casier (PS) (in het Frans).- *Bus 95 wordt tijdens de piekuren veel gebruikt en is daardoor weinig comfortabel. Er vonden de voorbije jaren dan ook verscheidene studies plaats naar de omvorming tot een tramlijn. Die zou van het centrum van Brussel langs het Luxemburgplein en het kerkhof van Elsene naar het Leopold Wienerplein gaan.*

De mogelijke omvorming roept echter een aantal vragen op over het traject van de lijn, het start- en eindpunt en de bediening

de Bruxelles à la place Wiener en passant par la place du Luxembourg et le cimetière d'Ixelles.

Il s'agit d'une des lignes les plus fréquentées aux heures de pointe dont le taux de remplissage ne permet guère de confort. C'est un point de tension. Pour la prendre régulièrement, je sais de quoi je parle.

Cependant, cette transformation suscite nombre de questions, plus précisément au sujet du parcours de la ligne, ses points de départ et d'arrivée et l'avenir de la desserte à Watermael-Boitsfort. Comme l'a dit M. Ikazban, les ruptures de charge sur ce trajet qui permet de connecter les Boitsfortois au centre-ville constituent un enjeu majeur.

1151 Le projet présenté prévoit plusieurs scénarios dans lesquels la future ligne de tram, plus courte que l'actuel tracé du bus 95, s'arrêterait à Delta ou au Solbosch. Cela impliquerait la disparition de la connexion directe avec la commune de Watermael-Boitsfort. Or, cette ligne historique constitue un lien essentiel avec le centre-ville, de sorte qu'une telle rupture de charge représenterait un net recul.

Madame la Ministre, voilà plus de cinq ans que la question de la tramification de la ligne 95 est sur la table. L'accord de gouvernement de 2019 en faisait explicitement mention, avec une mise en service annoncée pour 2025. En 2022, lorsque je vous avais interrogée, vous aviez affirmé que ce dossier constituait une priorité et, en 2023, vous m'avez indiqué que l'étude était en cours. Deux ans plus tard, l'étude de tramification est-elle enfin clôturée ? Quelles sont les conclusions et les pistes retenues par le comité d'accompagnement au niveau du tracé ?

La proposition créant une rupture de charge est-elle maintenue ? Quelles solutions alternatives seront-elles prévues pour assurer la fluidité des déplacements et l'accessibilité du centre-ville aux personnes touchées ?

Pouvez-vous dresser un état des lieux des concertations menées avec la commune de Watermael-Boitsfort et ses habitants ?

Enfin, un calendrier des travaux de tramification est-il fixé ?

1153 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - L'idée est de prolonger les deux lignes de tram, mais chacune connaît des phases d'avancement différentes. Celle vers le nord-ouest est bien avancée, la demande de permis d'urbanisme a été introduite et nous attendons son octroi.

La tramification de la ligne 95 vise à la connecter au boulevard Pachéco. La STIB a commandé une étude à un groupement de bureaux d'études de haute renommée. Ceux-ci ont analysé, en collaboration avec la STIB, Bruxelles Mobilité, urban.brussels et les communes concernées, la pertinence d'une ligne de tram ainsi que les différentes variantes de tracé. Les bureaux d'études ont achevé leur mission.

van Watermaal-Bosvoorde. Vooral de overstappen vormen een uitdaging.

Er zijn meerdere scenario's voorgesteld. De toekomstige tramlijn zou korter zijn dan buslijn 95 en eindigen bij Delta of Solbos. Daarmee zou de rechtstreekse verbinding van Watermaal-Bosvoorde met het centrum echter verdwijnen.

In het regeerakkoord uit 2019 stond dat tramlijn 95 in 2025 in gebruik zou worden genomen. In 2023 antwoordde u op een vraag dat de studie nog liep. Is ze ondertussen afgerond? Wat zijn de conclusies? Bleef het voorstel waarbij een overstap nodig is behouden? Welke alternatieven komen er om een vlotte verbinding met het centrum te bieden?

Hoever staat het overleg met de gemeente Watermaal-Bosvoorde? Is er een tijdschema vastgelegd?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *Het is de bedoeling dat de nieuwe tramlijn 95 aansluit op de Pachecolaan. De MIVB bestelde een studie bij een groep gerenommeerde studiebureaus. Die onderzochten of de omvorming aangewezen is en bestudeerden verscheidene trajecten.*

Vier mogelijke trajecten zijn weerhouden, waarbij het zuidelijke eindpunt van de lijn bij de ULB, bij Delta, op het Eugène Keymplein of op het Leopold Wienerplein zou komen. Daarnaast zijn twee trajecten tussen Troon en Brussel-Centraal onderzocht: een via het Koningsplein en de Ravensteinstraat, het andere langs de Hertogstraat en de Koloniënstraat.

Quatre options de tracé ont été retenues pour cette ligne de tram, le terminus sud étant situé soit à l'ULB, soit à Delta, soit place Keym, soit place Wiener. En complément, deux tracés entre Trône et la gare Centrale ont été étudiés : l'un via la place Royale et la rue Ravenstein, l'autre via la rue Ducale et la rue des Colonies.

Le gouvernement en affaires courantes ne peut prendre de décisions de cette ampleur politique. Je ne donne ici que les résultats de l'étude. Les tracés obtenant les meilleurs résultats sont ceux dont le terminus se situe à l'ULB ou à Delta, ces deux options étant quasiment à égalité. L'étude montre qu'un prolongement jusqu'à la place Wiener se heurterait à d'importantes difficultés d'insertion dans des rues étroites et nécessiterait des mesures lourdes de réorganisation du trafic pour garantir la fluidité des trams.

À l'intérieur du Pentagone, les deux tracés envisagés sont jugés intéressants, mais celui passant par la rue des Colonies présente des contraintes majeures liées au relief en haut de la rue, ainsi qu'un problème de compatibilité avec le plan de circulation du Pentagone. Le tracé via la place Royale et la rue Ravenstein apparaît dès lors comme nettement plus simple et pragmatique.

1155 Le gouvernement n'a pas encore pris position en faveur de l'une ou de l'autre option. Si les options Delta ou Solbosch étaient retenues, la liaison directe entre Watermael-Boitsfort et le centre-ville assurée actuellement par le bus 95 disparaîtrait. Je sais que les habitants et les responsables politiques de cette commune y attachent une attention toute particulière. C'est la raison pour laquelle l'étude a également envisagé l'évolution possible du réseau de bus. La piste privilégiée consiste à repenser la ligne du bus 71 en y intégrant notamment un débranchement permettant de relier directement l'axe entre le cimetière d'Ixelles et la place Wiener au centre-ville. Cependant, je le répète, ce ne sont que des pistes évoquées dans l'étude. Pour le moment, aucune décision n'a été prise.

Le collège de Watermael-Boitsfort a été associé aux discussions et a exprimé sa préférence pour l'option dans laquelle la ligne 95 est maintenue jusqu'à la place Wiener. La STIB n'a pas effectué de démarche directe auprès des habitants de Watermael-Boitsfort, les échanges s'étant limités jusqu'à présent à des contacts avec le collège. Bien sûr, lors d'une prochaine phase, une participation plus élaborée des habitants sera incluse dans le processus. Le gouvernement n'a pas encore tranché quant à la réalisation de cette ligne. Cette décision reviendra au prochain gouvernement, qui devra ensuite fixer le calendrier de la mise en œuvre, les modalités des relations et des travaux, ainsi que les budgets disponibles à cette fin.

Je tiens à rappeler que tout usager qui prend la ligne 95 à l'arrêt Trône pourra témoigner des difficultés rencontrées pour y accéder. Tramifier cette ligne a donc du sens, notamment pour pouvoir en augmenter la capacité. Si vous montez à Wiener, il y a encore de la place, mais si vous faites le trajet en sens inverse

De regering in lopende zaken kan daarover geen beslissingen nemen. Ik geef dan ook alleen de resultaten van de studie. De voorkeur gaat uit naar de lijnen met een eindpunt bij de ULB of Delta. Binnen de Vijfhoek blijkt het traject langs het Koningsplein en de Ravensteinstraat de beste keuze.

De regering heeft zich nog niet uitgesproken over een voorkeurstraject. Als de eindhalte bij Delta of Solbos komt, verdwijnt de rechtstreekse verbinding van Watermaal-Bosvoorde met het centrum van Brussel. Daarom is ook onderzocht of het mogelijk is om buslijn 71 aan te passen, zodat een rechtstreekse verbinding met het centrum behouden blijft.

Het gemeentebestuur van Watermaal-Bosvoorde was bij de besprekingen betrokken en uitte zijn voorkeur voor het behoud van lijn 95 tot aan het Leopold Wienerplein. Rechtstreeks overleg tussen de MIVB en de inwoners van de gemeente vindt in een volgende fase plaats. De beslissing over het traject moet door de volgende regering worden genomen, die ook het tijdschema, de voorwaarden en de budgetten moet bepalen.

Het zou in elk geval van gezond verstand getuigen om van lijn 95 een tramlijn te maken. Zeker vanuit het centrum richting Watermaal-Bosvoorde zit de bus heel vaak vol.

et que vous montez à Trône, le confort des voyageurs est souvent mis à mal.

1157 **M. Martin Casier (PS).**- Je vous remercie pour la transparence dont vous faites preuve en nous transmettant les résultats de l'étude. Je souhaiterais néanmoins pouvoir lire l'étude plus dans le détail. Serait-il possible de nous la transmettre ?

Du reste, il me semble que chacun est bien conscient de la saturation de la ligne 95. Comme j'embarque à l'un de ses premiers arrêts, j'ai souvent une place assise, mais le manque de confort sur la suite du parcours est évident.

Les scénarios retenus dans l'étude prévoient un terminus à Delta ou au Solbosch plutôt qu'à la place Keym. Je n'en suis pas très étonné. Un terminus à la place Wiener me paraîtrait insensé en matière de travaux, les rues n'étant pas du tout adaptées à la venue d'une ligne de tram. Je suis rassuré que l'étude le souligne. Vous n'avez cependant pas vraiment répondu à la question concernant la place Keym.

Je ne suis pas étonné qu'un terminus à l'ULB ou à Delta soit plus adapté, mais il existera alors une rupture de charge majeure. J'imagine mal qu'un décrochage de la ligne de bus 71 puisse pallier la situation, dès lors que cette ligne est elle-même saturée.

Nous comptons donc attentivement suivre ce dossier, qui sera essentiel pour le prochain gouvernement. Il est conditionné à des enjeux financiers, mais le statu quo n'est pas satisfaisant. Il faudra de toute façon discuter de ce dossier. Je ne manquerai donc pas de l'aborder en commission le plus régulièrement possible.

- *L'incident est clos.*

1161 **INTERPELLATION DE M. FOUAD AHIDAR**
1161 **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,**

1161 **concernant les nouveaux plans de circulation à Anderlecht dans le cadre de Good Move.**

1165 **QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ**
1165 **à à 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**

1165 **concernant le réaménagement de la chaussée de Mons, les risques connus et les réponses attendues.**

1165 **M. Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar).**- Tout d'abord, je voudrais remercier mes conseillers communaux à Anderlecht, qui nous ont fourni de quoi alimenter ce débat, mais aussi les citoyens qui nous ont envoyé des messages à ce sujet.

De heer Martin Casier (PS) (in het Frans).- *Is het mogelijk om mij de studie te bezorgen?*

Het verbaast mij niet dat de voorkeur uitgaat naar een eindhalte bij Delta of Solbos. In dat geval moeten reizigers naar Watermaal-Bosvoorde echter overstappen. De tram laten doorrijden tot het Leopold Wienerplein lijkt mij inderdaad geen goed idee, aangezien de straten in de omgeving niet geschikt zijn voor een tramlijn. Over de reden waarom de tram niet naar het Eugène Keymplein zou kunnen rijden zei u echter niets. Een aanpassing van buslijn 71 lijkt mij evenmin een goede oplossing, aangezien die lijn zelf ook verzadigd is.

Ik blijf dit dossier nauwlettend volgen en kom er later op terug.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER FOUAD AHIDAR
tot mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende de nieuwe verkeersplannen in Anderlecht in het kader van Good Move.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ
aan mevrouw Elke Van den Brandt, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende de herinrichting van de Bergensesteenweg, de gekende risico's en de verwachte oplossingen.

De heer Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar) (in het Frans).- *De uitspraken van sommige Anderlechtse schepenen zorgen voor heel wat verwarring. Veel burgers begrepen dat er overeenstemming was bereikt om het tweerichtingsverkeer en de parkeerplaatsen in de Bergensesteenweg tussen de*

Certains ont affirmé que le projet était mis en pause. Il est difficile d'y voir clair car on souffle le chaud et le froid. Lors du conseil communal, à l'issue des interventions de l'échevine de la Mobilité MR, soutenue par l'échevin des Travaux publics Les Engagés et l'échevin de la Rénovation urbaine PS Mostefa Lotfi, de nombreux habitants ont compris que les orientations suivantes faisaient l'objet d'un accord politique :

- maintien de la chaussée de Mons à double sens entre le square Albert 1er et le pont du canal ;

- maintien des places de stationnement sur cet axe ;

- négociations pour préserver les places de parking aux abords du square Albert 1er ;

- suspension, du côté de la place des Goujons, de la troisième phase de Good Move, qui devait entraîner une piétonisation importante et la suppression d'environ 250 places de stationnement ;

- demande de réouverture du pont Marchant à l'ensemble des usagers, afin de fluidifier la circulation entre les deux parties de la commune.

Le bourgmestre d'Anderlecht a ensuite tenté de clarifier les choses, précisant que le seul projet relevant réellement du plan régional Good Move était le contrat local de mobilité (CLM) de la maille de Cureghem, lancé il y a cinq ans. Il a été interrompu en phase de test et n'a pas été relancé. Les appellations Good Move 2 et Good Move 3 relèvent d'une confusion, certains projets étant en réalité des réaménagements classiques de l'espace public.

Certains échevins pratiquant un double langage, la confusion règne. Nous aimerions donc savoir où l'on en est par rapport à ce dossier. Êtes-vous soutenue par le collège ? La population ne suit plus. La place des Goujons, par exemple, est un chantier communal financé par l'État fédéral via Beliris. Le permis a été délivré et les travaux préparatoires ont commencé. Le projet s'inscrit dans le cadre du développement d'un nouveau quartier d'habitations. La commune s'est engagée à chercher des solutions de stationnement compensatoires dans la voirie alentour.

¹¹⁶⁷ Aucune décision d'arrêt du chantier n'a été prise afin de préserver la relation avec Beliris et les futurs projets comme le parc du canal, le quai, le parc Crickx.

Apparemment, le bourgmestre n'a pas changé sa position officielle sur les projets en cours. Mais un point fait néanmoins largement consensus au sein du conseil communal, sauf l'abstention d'Ecolo - et je suppose de Groen - : la réouverture du pont Pierre Marchant à l'ensemble des usagers afin d'améliorer la fluidité de la circulation locale. Qu'en pensez-vous ?

À la suite du conseil communal de novembre et du début des travaux, les comités de quartier ont été reçus par le collège et ont donné mandat aux échevins compétents, MR, Les Engagés et PS, pour les représenter dans les négociations. Depuis

Albert I-square en de brug over het kanaal te behouden en dat er onderhandeld zou worden over het behoud van de parkeerplaatsen rond de Albert I-square. Bovendien zou de derde fase van Good Move, waarbij zo'n 250 parkeerplaatsen moeten plaatsmaken voor een voetgangerszone aan het Grondelsplein, worden opgeschort en zou de Pierre Marchantbrug opnieuw worden opengesteld voor alle weggebruikers.

Volgens de burgemeester van Anderlecht viel alleen het lokaal mobiliteitscontract van Kuregem onder Good Move en zorgen de benamingen Good Move 2 en 3 voor verwarring, omdat sommige projecten eigenlijk klassieke herinrichtingen van de openbare ruimte zijn.

Hoever staat dit dossier? Steunt het college u? De herinrichting van het Grondelsplein is een gemeentelijk project dat wordt gefinancierd door de federale overheid via Beliris. De vergunning is afgegeven en de voorbereidende werken zijn begonnen.

De gemeente beloofde parkeeroplossingen te zoeken in de omliggende straten. Ze wilde de werken niet stopzetten om de relatie met Beliris en de toekomstige projecten niet in gevaar te brengen.

Wat vindt u van de heropening van de Pierre Marchantbrug, waarover een brede consensus bestond in de gemeenteraad, met uitzondering van Ecolo?

Na de gemeenteraad van november hebben de wijkcomités de bevoegde schepenen het mandaat gegeven om hen te vertegenwoordigen in de onderhandelingen. Sindsdien hebben ze weinig gehoord. Hoe zit het daarmee?

lors, ils reçoivent peu de retour sur les discussions, ce qui a suscité incompréhension et consternation, au vu des récentes déclarations du bourgmestre. Qu'en est-il ?

Quelles décisions prendra la Région sur la réouverture du pont Marchant ? Pouvez-vous clarifier ce qui sera enfin mis en œuvre ? Y a-t-il une concertation ou y a-t-il quelqu'un qui souffle le chaud et le froid ?

¹¹⁶⁹ (poursuivant en néerlandais)

Le gouvernement bruxellois poursuit la mise en place des plans de circulation de Good Move. Si les objectifs de qualité de vie, de sécurité routière et de transfert modal sont légitimes, les habitants des quartiers concernés dénoncent le manque de consultation et craignent un report du trafic vers des rues résidentielles.

Ces inquiétudes s'inscrivent dans un contexte de tensions déjà vives. À Anderlecht, notamment à Cureghem, et à Schaerbeek, la mise en œuvre de Good Move a profondément divisé la population et sapé la crédibilité des autorités. Des modifications a priori mineures sont devenues le symbole d'une politique imposée sans tenir compte de la réalité des habitants.

Quelles leçons le gouvernement a-t-il tirées des conflits à Anderlecht et à Schaerbeek, et comment les a-t-il intégrées dans la nouvelle version de Good Move ?

Comment expliquez-vous que de nombreux habitants et acteurs locaux estiment leur participation insuffisante ou purement formelle ?

Comment un éventuel report du trafic vers les rues adjacentes est-il pris en compte dans les différents plans ?

Comment éviter une nouvelle dégradation de la cohésion sociale dans des quartiers déjà sous tension ?

En cas de soutien local insuffisant, la mise en œuvre sera-t-elle suspendue pour relancer un processus de participation crédible ?

Quelles mesures seront prises pour garantir une communication et une concertation transparentes, inclusives et menées en temps utile avec l'ensemble des acteurs locaux, afin d'éviter une polarisation accrue ?

Wat zal het gewest beslissen over de Pierre Marchantbrug? Is er overleg of spreekt er iemand met gespleten tong?

(verder in het Nederlands)

De Brusselse regering zet nieuwe stappen in de invoering van circulatieplannen binnen het bredere mobiliteitskader van Good Move. Hoewel doelstellingen zoals leefbaarheid, verkeersveiligheid en een modal shift op zich legitiem zijn, bereiken ons opnieuw heel verontrustende signalen uit de wijken waarvoor deze plannen worden voorbereid.

Buurtbewoners geven aan dat er nauwelijks of geen overleg heeft plaatsgevonden en dat er beslissingen genomen zijn zonder rekening te houden met hun dagelijkse realiteit. De vrees is groot dat het verkeer zich zal verplaatsen naar smallere woonstraten, met extra sluipverkeer, lawaaihinder en een dalend veiligheidsgevoel tot gevolg.

Dat alles gebeurt bovendien in het licht van een moeilijke voorgeschiedenis. In Anderlecht en in het bijzonder in Kuregem leidde de invoering van Good Move eerder tot diepe spanningen, herhaald protest en een blijvende verdeeldheid in de buurt. Ook in Schaarbeek liep de situatie uit de hand, met grimmige en soms zelfs gewelddadige protesten. Die gebeurtenissen hebben het vertrouwen in overleg en besluitvorming ernstig aangetast.

De rijrichting veranderen, een filter plaatsen of enkele parkeerplaatsen schrappen lijken op papier kleine ingrepen. Voor veel Brusselaars, die geconfronteerd worden met stijgende woonkosten, duurdere brandstof en een zwakke koopkracht, gaat het echter vaak om de zoveelste maatregel die boven hun hoofd wordt genomen. Na een lange werkdag nog een uur rondrijden op zoek naar een parkeerplaats in de eigen wijk is voor velen de druppel die de emmer doet overlopen.

Een beleid dat technisch misschien zijn doelstellingen haalt, maar een gemeenschap verdeelt, is geen goed beleid. In het licht van de klachten over onvoldoende participatie en de vrees voor een herhaling van dezelfde fouten, heb ik de volgende vragen.

Welke lessen heeft de regering getrokken uit de conflicten in Anderlecht - met name in Kuregem - en Schaarbeek, en hoe heeft ze die lessen concreet geïntegreerd in de nieuwe versie van Good Move?

Hoe verklaart u dat vele bewoners en lokale actoren de participatiemomenten als ontoereikend of louter pro forma ervaren?

Op welke manier houden de gebruikte verkeersmodellen rekening met mogelijke verkeersverschuivingen naar smallere

¹¹⁷¹ **M. Stijn Bex (Groen)** *(en néerlandais).*- *Il ne s'agit pas ici d'une nouvelle version de Good Move, mais de travaux prévus de longue date, qui sont nécessaires et qui ont fait l'objet d'un long processus de concertation.*

(Remarques de M. Ahidar)

Nous connaissions tous la dangerosité du square Émile Vandervelde. Les blocs de béton qui y ont été installés ne sont pas esthétiques, mais ils apportent une sécurité. Par ailleurs, le réseau d'égouttage est en très mauvais état et les voies de tram doivent être renouvelées de toute urgence.

¹¹⁷⁷ **Monsieur Ahidar**, *il ne revient pas à la ministre d'intervenir dans les débats houleux des conseils communaux d'Anderlecht.*

woonstraten? Kunt u garanties bieden dat sluipverkeer daadwerkelijk wordt voorkomen?

Hoe zult u vermijden dat de sociale cohesie in buurten waar de spanningen nu al oplopen, verder onder druk komt te staan?

Zult u in wijken waar het lokale draagvlak ontbreekt of waar participatie aantoonbaar tekortschiet, de invoering tijdelijk opschorten en een nieuw, geloofwaardig participatietraject opzetten?

Welke maatregelen neemt u om ervoor te zorgen dat communicatie en overleg met bewoners, handelaars, scholen en andere lokale actoren tijdig, transparant en inclusief verlopen, zodat verdere polarisatie wordt vermeden?

De heer Stijn Bex (Groen).- Albert Camus heeft ooit gezegd: "Mal nommer un objet, c'est ajouter au malheur de ce monde." Dat zou ik niet weten als de burgemeester van Anderlecht het niet had geantwoord op een aantal uitspraken van de MR-schepen van Mobiliteit.

Het is belangrijk om te weten dat het hier niet gaat over Good Move of een nieuwe versie ervan, maar over werkzaamheden die om tal van redenen allang gepland waren, waaraan een lang debat voorafgegaan is en waarmee we nu eindelijk vooruitgang boeken.

(Opmerkingen van de heer Ahidar)

We weten allemaal hoe onveilig het vroeger was op de Vanderveldesquare. De situatie vandaag ziet er niet mooi uit met de betonblokken, maar is wel veiliger. Het plein moet worden heraangelegd.

Allicht zal niemand van ons niet-Brusselaars meenemen naar de Bergensesteenweg zoals die er vandaag bijligt om te tonen wat ons idee is van een goed ingerichte openbare ruimte. Er zijn veel goede redenen om daar vandaag werken uit te voeren: de verkeersveiligheid, een betere verkeersafwikkeling, een verhoogde leefbaarheid van de buurt of het feit dat de rioleringen in zeer slechte staat zijn en de tramsporen dringend aan vernieuwing toe zijn. Er is ook een lang traject aan voorafgegaan.

Het is belangrijk dat de werkzaamheden plaatsvinden. Als het gewest er niet in slaagt een dergelijke problematische situatie aan te pakken, wat kan het dan wel nog?

Mijnheer Ahidar, ik ben het niet eens met uw vragen over de verhoudingen binnen de Anderlechtse gemeenteraad. Er is blijkbaar nogal wat debat binnen het college en de gemeenteraad in Anderlecht. Het is echter niet de taak van de minister van Mobiliteit om te bepalen wie al dan niet gelijk heeft. Dat moet niet in het Brussels Parlement worden besproken, maar binnen de Anderlechtse gemeenteraad.

1177 **M. Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar) (en néerlandais).**- *J'ai soulevé ce point parce que les conseillers communaux d'Anderlecht rejettent la responsabilité sur la ministre.*

1177 **M. Stijn Bex (Groen) (en néerlandais).**- *Pour le bourgmestre d'Anderlecht, ces travaux nécessaires ont fait l'objet d'une longue phase de concertation. Il entend discuter avec la Région d'éventuelles adaptations des plans de circulation afin de limiter les nuisances des travaux. Je le soutiens totalement. Une échevine MR a prétendu, au contraire, que ces travaux étaient superflus. Pour moi, la situation actuelle ne peut perdurer, mais le débat doit avoir lieu au sein du conseil communal d'Anderlecht.*

Le rôle que la ministre et ses services ont à jouer, que le Parlement peut contrôler, se situe au niveau de la limitation des nuisances dans le quartier lors du chantier. Madame la ministre, quelles adaptations envisagez-vous pour restreindre ces nuisances ?

1183 **M. le président.**- Je souhaiterais apporter une petite clarification. Chaque député a le droit de poser la question qu'il souhaite. MM. Ahidar et Dönmez ont donc toute légitimité pour ce faire.

Par expérience, je sais que nous avons longtemps veillé, dans cette commission, à éviter de pratiquer le sous-localisme, en rappelant que nous sommes bel et bien au Parlement bruxellois.

Cela étant dit, des questions se posent, qui sont relayées ici, et il est essentiel que nous en discutons de manière respectueuse et pacifique. Ce qu'il se passe dans certains conseils communaux doit nous inciter à tout faire pour préserver la concertation, le dialogue, le respect et l'écoute des uns et des autres.

Je vous remercie pour le ton que vous avez tous adopté jusqu'ici.

1185 **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Je souhaite vous interpellier concernant la relance du réaménagement de la chaussée de Mons et des abords du square Albert Ier et du square Émile Vandervelde. La durée annoncée de ce chantier de grande ampleur est de plus de deux ans et demi. Depuis la reprise du chantier, un sentiment d'inquiétude persiste chez les habitants, les commerçants et les usagers. Alors que le quartier a évolué depuis 2022, beaucoup ne comprennent pas comment un projet ayant des répercussions aussi significatives a pu redémarrer sans une concertation locale actualisée. En effet, sont notamment prévus une mise à sens unique, une reconfiguration des

De heer Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar).- De Anderlechtse gemeenteraadsleden geven de minister de schuld. Daarom stelde ik de vraag.

De heer Stijn Bex (Groen).- De burgemeester van Anderlecht zei dat het noodzakelijke werken betreft waar lang en langdurig overleg over heeft plaatsgevonden. De gemeenteraad moet volgens hem met het gewest overleggen over de uitvoering van de werken en eventuele aanpassingen aan bijvoorbeeld circulatieschema's om de overlast voor de omwonenden te verminderen. Op dat punt ben ik het volledig met hem eens.

Daarnaast zag ik hoe een MR-schepen doet alsof die werken niet nodig zijn en volledig moeten worden gewijzigd. Dat is de beste manier om ervoor te zorgen dat er in de hele buurt de volgende tien jaar niets gebeurt. Ik ben er geen voorstander van om de huidige toestand nog lang te behouden, maar dat is een discussie die binnen de gemeenteraad van Anderlecht moet worden gevoerd.

Hier betreft het werken waarin de minister en haar diensten een rol te spelen hebben. Het parlement moet dan ook nagaan hoe het gewest ervoor kan zorgen dat de overlast voor de buurt zo beperkt mogelijk blijft terwijl de werken vlot kunnen worden uitgevoerd.

Mevrouw de minister, welke aanpassingen besprak of overweegt u om de overlast voor de buurt zoveel mogelijk te beperken?

De voorzitter.- Ieder parlamentslid heeft het recht om de vragen te stellen die hij of zij wenst. Toch moeten we erop toezien dat het lokale niveau niet te veel doorsijpelt in onze besprekingen. Het is belangrijk dat we hierover op een respectvolle en vreedzame manier discussiëren. Ik dank u allen voor de toon die u tot nu toe hebt gehanteerd.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- *Veel omwonenden, handelaars en gebruikers begrijpen niet hoe de werkzaamheden aan de Bergensesteenweg konden worden heropgestart zonder nieuw lokaal overleg. Er zijn namelijk eenrichtingsverkeer, een herinrichting van de kruispunten, ingrijpende fietsvoorzieningen, een gewijzigde verkeerscirculatie en een aanzienlijke vermindering van het aantal parkeerplaatsen gepland.*

In haar advies van 2023 wees de gemeente onder meer op het risico dat het verkeer verschuift naar smalle lokale straten. Ze kaartte ook de bereikbaarheid door de hulpdiensten aan. Tot slot maken de handelaars zich zorgen over de impact van de

carrefours, des aménagements cyclables lourds et une circulation modifiée autour du square.

Dans un secteur caractérisé par un habitat dense et un noyau commercial fragile, la réduction importante du stationnement suscite également de nombreuses questions. Dès 2022, la commune d'Anderlecht avait anticipé que l'absence éventuelle d'une solution de remplacement crédible pourrait déclencher une levée de boucliers. Le risque de report de trafic vers des rues locales étroites, comme la rue du Collecteur et la rue de l'Ancienne gare, déjà pointé dans l'avis communal de 2023, reste aussi sans réponse claire. L'accessibilité des services d'urgence, entre autres depuis la future caserne de pompiers, nécessite une attention particulière.

Dans un périmètre aussi complexe, mêlant noyau commercial, habitat dense, canal, plan particulier d'affectation du sol Biestebroeck et projets partenaires, la cohérence, le phasage et l'accompagnement socioéconomique doivent être particulièrement rigoureux. Or, plusieurs acteurs locaux s'interrogent sur la manière dont ces éléments ont été intégrés. Enfin, les commerçants du quartier expriment une inquiétude réelle quant aux impacts des 30 mois de travaux sur leur visibilité, leur accessibilité et leur activité.

Pour quelles raisons le projet a-t-il été repris sans concertation locale actualisée ? Pouvez-vous confirmer la durée du chantier et détailler son phasage ?

Quelles garanties pouvez-vous apporter concernant les risques de report de trafic vers les rues résidentielles, notamment la rue du Collecteur et la rue de l'Ancienne gare ?

Quelles solutions sont prévues pour compenser la réduction du stationnement autour du square Albert Ier et le long de la chaussée de Mons ?

Comment les remarques substantielles formulées par la commune d'Anderlecht en 2023 ont-elles été prises en compte dans le projet final ?

Quelles mesures d'accompagnement sont prévues pour soutenir les commerces durant la période des travaux ?

Enfin, des ajustements au projet ou au calendrier restent-ils possibles pour améliorer l'accessibilité des lieux ?

dertig maanden durende werkzaamheden op hun zichtbaarheid en bereikbaarheid.

Waarom is het project hervat zonder recent lokaal overleg? Kunt u de duur van de werkzaamheden bevestigen en de fasering ervan toelichten? Welke garanties kunt u geven dat het verkeer niet zal verschuiven naar woonstraten? Hoe zal de vermindering van het aantal parkeerplaatsen worden gecompenseerd? Hoe is in het definitieve project rekening gehouden met de opmerkingen van de gemeente Anderlecht? Welke begeleidende maatregelen zijn er gepland om de handelaars tijdens de werkzaamheden te ondersteunen? Zijn er nog aanpassingen aan het project of het tijdschema mogelijk?

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) *(in het Frans).*- Sinds 2022 vragen de bewoners overleg, want ze willen een rol spelen in de verandering. Opnieuw hebben ze via de pers moeten vernemen dat er grootschalige werkzaamheden van start gaan in hun wijk, terwijl ze daarover niet zijn geraadpleegd. Daarom hebben ze een petitie gestart, die maar liefst 7.000 handtekeningen heeft opgeleverd.

Het project voorziet onder meer in eenrichtingsverkeer op een deel van de Bergensesteenweg en de de Fiennessstraat en een omleiding van het verkeer. Volgens de inwoners worden

1187 **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).**- Depuis 2022, le PTB et les habitants alertent sur la nécessité d'une réelle concertation, car ces habitants veulent du changement, mais aussi être acteurs de ce changement. Une fois de plus, c'est par voie de presse qu'ils apprennent qu'un chantier majeur va débiter dans leur quartier, alors qu'ils n'ont pas été consultés à ce sujet.

J'entends que certains travaux sont indispensables et je comprends mon collègue qui veut à tout prix éviter de voir naître un plan Good Move 2 ou 3. Néanmoins, c'est clairement le cas pour les habitants des quartiers concernés, dont la pétition a

d'ailleurs récolté pas moins de 7.000 signatures, un chiffre non négligeable dont il convient de tenir compte.

Le projet prévoit notamment la mise à sens unique d'une partie de la chaussée de Mons et de la rue de Fiennes, la suppression de places de stationnement et des reports de trafic. D'emblée, les riverains nous ont fait part de leurs inquiétudes face aux répercussions de ce chantier sur leur vie quotidienne : une circulation complètement paralysée, des bus, des trams et même la police bloqués, un ambulancier forcé de gérer la circulation, des retards massifs pour les travailleurs, les professeurs et les élèves, ou encore des difficultés accrues pour les personnes à mobilité réduite, les infirmiers, les médecins ou les camions de déménagement.

C'est ainsi l'ensemble du secteur qui serait lourdement perturbé. Selon les habitants, des centaines de places de stationnement vont être supprimées sans que leur soient proposées des solutions de remplacement, alors que les quartiers concernés sont déjà saturés et que l'accès aux commerces est déjà difficile, ce qui complique la situation de petits indépendants déjà fort malmenés au quotidien.

La durée des travaux annoncée est de plus de deux ans, mais chacun sait que ce délai est susceptible d'être prolongé, comme c'est souvent le cas des chantiers régionaux. Les échevins de la commune d'Anderlecht n'auraient aucune part de responsabilité à cet égard, car c'est la Région qui serait responsable du chantier, alors qu'il n'y a pas encore de gouvernement à Bruxelles et que tout est à l'arrêt. Par ailleurs, de tels chantiers nécessitent des budgets considérables.

¹¹⁸⁹ Après le calvaire de la rue Wayez, où les décisions ont été prises trop vite et sans consultation des habitants avant de faire marche arrière, il n'est évidemment pas question de reproduire une telle situation à la chaussée de Mons ou au square Albert Ier.

Avez-vous reçu ou réalisé une étude quant à l'impact sur le trafic d'une mise en sens unique, du report de trafic et de la suppression de places de stationnement dans les rues adjacentes ? Combien de places sont-elles concernées ? Tout ceci a-t-il été sérieusement évalué ? Quelles sont les conclusions des services de secours ?

Pouvez-vous préciser la répartition exacte des compétences entre la Région et les communes dans le cadre du plan Good Move et de ce projet en particulier ? Qui est responsable de la conception technique du projet, du suivi de l'exécution sur le terrain, des autorisations de police ? Du côté régional, qui assure la supervision globale du chantier et le contrôle du respect des conditions imposées aux promoteurs et entrepreneurs ?

Par ailleurs, la commune d'Anderlecht a rendu un avis favorable sous conditions ; quelles sont ces conditions ? Pouvez-vous les énumérer et indiquer celles qui sont reprises de manière contraignante dans les décisions régionales ? Le projet peut-il être mis en œuvre si certaines des conditions posées par la commune ne sont pas respectées ? Le cas échéant, quelle

er ook honderden parkeerplaatsen geschrappt zonder dat er vervangingsoplossingen worden aangeboden, terwijl er nu al onvoldoende parkeergelegenheid is en de winkels nu al moeilijk bereikbaar zijn.

De duur van de werkzaamheden wordt geraamd op meer dan twee jaar, maar iedereen weet dat die termijn waarschijnlijk zal worden verlengd. De gemeente Anderlecht draagt daarin geen enkele verantwoordelijkheid. Het gewest is verantwoordelijk voor de werkzaamheden, maar er is nog altijd geen regering in Brussel en alles stil ligt. Bovendien vereisen dergelijke werkzaamheden aanzienlijke budgetten.

Een nieuw debacle zoals in de Wayezstraat moet absoluut worden voorkomen.

Is de impact van het geplande eenrichtingsverkeer, de verplaatsing van het verkeer en de afschaffing van parkeerplaatsen in de aangrenzende straten bestudeerd? Om hoeveel plaatsen gaat het? Wat zijn de conclusies van de hulpdiensten?

Wat is de bevoegdheidsverdeling tussen het gewest en de gemeenten? Wie is verantwoordelijk voor het technische ontwerp, het algemene toezicht op de werkzaamheden en de controle op de naleving van de voorwaarden?

De gemeente Anderlecht heeft een gunstig advies onder voorwaarden uitgebracht. Wat zijn die voorwaarden? Welke voorwaarden heeft het gewest opgenomen in de vergunningen? Is het project wel legaal als sommige voorwaarden van de gemeente niet worden nageleefd?

Hoeveel coördinatie- en overlegvergaderingen zijn er georganiseerd met de gemeente en de bewoners? Kan de gemeente de werkzaamheden opschorten als de politievergunningen niet worden nageleefd of als er

base légale le justifierait et qui en assumerait la responsabilité politique ? Quelles procédures la Région a-t-elle mises en place pour s'assurer que les conditions posées par la commune soient effectivement respectées sur le terrain ?

Depuis le lancement du projet, combien de réunions de coordination et de concertation ont-elles été organisées avec la commune et les habitants concernés afin de s'assurer que leurs besoins soient intégrés dans le projet ? En cas de non-respect des autorisations de police ou de problèmes de sécurité constatés sur le terrain, la commune peut-elle décider de suspendre le chantier ? En effet, il y a eu des annonces au sujet de certains points de ce projet controversé qui auraient été complètement suspendus, mais ce ne serait finalement pas le cas. Où en est-on exactement ?

1191 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Good Move est un projet de grande ampleur et de grande importance. Je me ferai donc un plaisir de répondre à vos nombreuses questions à ce propos, et de rectifier les informations incorrectes qui ont circulé.

Le chantier de la chaussée de Mons a fait couler beaucoup d'encre. Il s'agit d'un projet de réaménagement relativement classique, qui ne prévoit pas de nouveau plan de circulation.

1193 *(poursuivant en néerlandais)*

Le projet concerne une vaste réorganisation de l'espace public, ainsi que la rénovation indispensable des égouts et des voies de tram.

1195 *(poursuivant en français)*

J'en viens au chantier et à d'autres aspects importants du dossier. Tout d'abord, le remplacement des voies de la ligne 81 devient urgent, car elles figurent parmi les plus anciennes du réseau de la STIB ; elles datent de 1995. La rénovation du réseau d'égouttage est tout aussi urgente. Elle nécessite des interventions très lourdes de Vivaqua, notamment la pose de nouveaux collecteurs de grande capacité au square Albert 1er.

Il y a également des enjeux de sécurité routière. Comme vous le savez, le square Émile Vandervelde est un très important et très dangereux rond-point. Plusieurs accidents mortels s'y sont produits. C'est la raison pour laquelle des aménagements temporaires ont été réalisés il y a quelques années afin de sécuriser la zone. Comme il s'agit de blocs de béton que personne n'aime, il importe de pérenniser et d'embellir ces aménagements.

La conjonction de l'ensemble de ces éléments a justifié un projet de réaménagement global qui ne peut s'improviser. Les études

veiligheidsproblemen worden vastgesteld? Er deden berichten in die zin de ronde. Hoe zit dat precies?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Er is al veel inkt gevloeid over de relatief klassieke heraanleg van de Bergensesteenweg, zonder grondige wijziging van de verkeerssituatie.*

(verder in het Nederlands)

Er wordt gesproken over een nieuw circulatieplan of een nieuwe versie van Good Move, maar aan de circulatie verandert relatief weinig. Het project betreft een brede heraanleg van de publieke ruimte over een grote oppervlakte.

Die heraanleg is om verschillende redenen nodig. De zware werkzaamheden voor de vernieuwing van de riolering en de tramsporen vormen de gelegenheid om meteen de publieke ruimte beter en aangenamer te maken, iets wat die buurt echt wel verdient.

(verder in het Frans)

De sporen van lijn 81 liggen er sinds 1995 en zijn dringend aan vervanging toe. Vivaqua gaat nieuwe collectoren met een grote capaciteit plaatsen onder de Albert 1-square. Verder speelt de verkeersveiligheid. De Emile Vanderveldesquare is een belangrijke en gevaarlijke rotonde. Daarom zijn er enkele jaren geleden tijdelijke ingrepen gebeurd. Nu worden die permanent gemaakt.

Al die aspecten vormen de aanleiding voor de globale heraanleg. De voorafgaande onderzoeken lopen sinds 2017 en het projectonderzoek ging begin 2021 van start. Eind 2023 was de vergunning er.

De opdracht voor de heraanleg is in 2024 toegekend en de eerste ingrepen door nutsbedrijven zijn dat jaar aan de Demetskaai van start gegaan.

préliminaires sont en cours depuis 2017. Dans le cadre des contrats de rénovation urbaine n° 3, et en collaboration avec les services du ministre-président, une étude de projet a été lancée début 2021. La demande de permis a été introduite fin 2022 et le permis a été délivré fin 2023.

Le marché des travaux pour le réaménagement de l'espace public a été attribué en 2024 et les premières interventions des impétrants ont débuté la même année, notamment au quai Demets.

¹¹⁹⁷ Les fouilles de reconnaissance ainsi que l'exercice particulièrement complexe de coordination des chantiers entre les différents intervenants (Elia, Sibelga, Vivaqua, la STIB et Bruxelles Mobilité) ont été réalisés en 2025. L'ensemble des calendriers devaient être minutieusement agencés. La date de la coupure de la ligne de tram a, par exemple, été fixée au 24 avril 2026, en tenant compte d'autres chantiers menés dans la Région bruxelloise, afin de réduire les répercussions pour les voyageurs de la STIB.

Il est donc incorrect de dire que le projet a été relancé. Certes, la procédure a été très longue, mais le projet n'a jamais été mis en pause, ni à l'arrêt. Que ce soit au niveau de son élaboration ou de son calendrier, il a suivi un parcours classique pour un projet d'une telle ampleur. Je ne pense pas que les délais auraient pu être réduits.

¹¹⁹⁹ (poursuivant en néerlandais)

Les habitants qui déclarent ne pas avoir été impliqués dans le projet ont en réalité participé à ses phases initiales, certes éloignées de sa mise en œuvre par les demandes de permis et l'organisation des travaux. L'implication du quartier s'est faite par des séances d'information, des visites du site, etc. Une quinzaine d'associations et d'acteurs de la vie de quartier ont été contactés. Le temps écoulé entre le début du projet et aujourd'hui a toutefois entraîné nombre de résidents à perdre le contact avec le projet et il faut les écouter.

Je tiens à faire une distinction entre les questions légitimes des intervenants locaux et les tentatives extérieures de compliquer la situation. Le conseil communal d'Anderlecht doit rester un lieu de débat démocratique ouvert aux questions et critiques des élus qui représentent la population locale, sans incitation au désordre de l'extérieur.

In 2025 werd het bodemonderzoek uitgevoerd en werd de coördinatie tussen Elia, Sibelga, Vivaqua, de MIVB en Brussel Mobiliteit tot stand gebracht. Er is afgesproken om de tramlijn op 24 april 2026 te onderbreken om de gevolgen voor de reizigers binnen de perken te houden.

Het klopt dus niet dat het project opnieuw is gestart. Het is een tijdrovende procedure, maar ik denk niet dat het sneller kon.

(verder in het Nederlands)

Zoals de heer Ahidar in zijn vraag opmerkte, geven heel veel bewoners aan niet betrokken te zijn bij het project, terwijl er in de voorgaande fases wel participatie was. Tussen de ontwikkeling, de opmaak en de participatie van het project en de uitvoering ervan zit echter veel tijd. In de tussentijd is er wel degelijk gewerkt, maar die tijdspanne is nodig om de vergunning aan te vragen en vervolgens alle werken op elkaar af te stemmen.

Er zijn tijdens het proces wel degelijk inspanningen gedaan om de buurt te betrekken: informatiesessies, terreinwandelingen, interviews met bewoners enzovoort. Een vijftiental verenigingen en actoren uit de buurt werd rechtstreeks gecontacteerd: wijkcomités en -organisaties, crèches, scholen en een wijkgezondheidscentrum. Het klopt evenwel dat het grote moment enkele jaren geleden was en dat er veel tijd is verstreken, waardoor er nu onvoldoende draagvlak is bij een aantal bewoners. Het is belangrijk om ook hen te horen.

Toch wil ik absoluut een onderscheid maken tussen de lokale bewoners en handelaars die met terechte vragen zitten, waarop antwoorden moeten komen, en eventuele buitenstaanders die er bewust op uit zijn om de complexe situatie nog complexer te maken. Dat geldt zeker voor de gemeenteraad van Anderlecht. Democratisch gezien is het belangrijk dat de gemeenteraden goed kunnen verlopen, dat gemeenteraadsleden niet bang zijn om naar de vergaderingen te gaan, dat er een ernstig democratisch debat kan zijn, dat er vragen kunnen worden gesteld en kritiek kan worden gegeven. Dat moet echter gebeuren door de

1201

(poursuivant en français)

La commune a été associée à l'ensemble des comités d'accompagnement du projet et a effectivement pesé sur les permis délivrés à la fin de l'année 2023. La demande communale de transformer le square Émile Vandervelde en rond-point plutôt qu'en carrefour à feux a été retenue, tout comme l'organisation des flux de circulation motorisée au nord du square Albert 1er, tel que demandé en comité d'accompagnement.

La commune a ensuite été associée au processus de coordination des chantiers à travers la commission indépendante chargée de cette mission. Le début du chantier a été évoqué lors d'une réunion entre mon cabinet, Bruxelles Mobilité, la STIB et les représentants communaux à la maison communale au cours de l'été. L'échevine de la Mobilité a fait allusion à l'imminence des travaux dans un article de presse paru en septembre.

Le chantier s'étalera sur environ deux ans et demi. Son phasage est complexe. Au cours des six mois précédant la coupure de la ligne de tram 81, les travaux concerneront exclusivement la rive gauche du canal. Un tel phasage permettra d'apporter quelques modifications. Certes, dans les grandes lignes, le projet est fixé et le permis a été délivré. Toutefois, si des demandes étaient introduites pour l'ajout de quelques places de stationnement ou zones de livraison, par exemple, je serais prête à revoir certains éléments du projet.

Par contre, le renouvellement des rails de tram est bel et bien prévu, et nous ne pouvons pas modifier l'ensemble d'un projet qui a fait l'objet d'un long processus d'élaboration. Je le répète, je suis cependant prête à envisager l'une ou l'autre amélioration.

Les flux de mobilité ont été étudiés de manière approfondie par le bureau d'études désigné, au moyen de microsimulations qui ont confirmé l'efficacité des options retenues. Le permis délivré prévoit la mise à sens unique d'un tronçon de la chaussée de Mons au profit d'un site propre pour le tram à l'approche du square Émile Vandervelde. Un tel site propre était déjà envisagé dans l'ancien plan communal de mobilité d'Anderlecht, qui date de 2005. Il s'agit donc d'une modification modeste par rapport à la situation existante, marquée par la présence des écluses à bus sous le pont du chemin de fer depuis 1997.

1203

La commune et la Région sont actuellement en discussion. Je tiens à remercier le bourgmestre pour son attitude constructive et sa recherche de solutions afin d'identifier les améliorations potentielles, tant sur le plan de l'organisation du chantier que du projet final, dans le cadre des deux task forces, qui se sont déjà réunies à quatre reprises. Les échanges ont été constructifs.

Au sein de la task force dédiée au chantier, nous examinerons les améliorations possibles à ce niveau. Plusieurs initiatives ont déjà été mises en œuvre, à savoir la modification du

verkozenen die de lokale bevolking vertegenwoordigen, zonder extra ophitsing van buitenaf. Het is belangrijk om de lokale democratie sterk te houden.

(verder in het Frans)

De gemeente werd bij alle begeleidingscomités betrokken en we zijn ingegaan op haar verzoek om de Émile Vanderveldesquare als een rotonde aan te leggen in plaats van als kruispunt, net zoals op haar voorstel voor het gemotoriseerde verkeer ten noorden van de Albert 1-square.

De gemeente had ook inspraak in de coördinatie van de bouwplaatsen. De start van de werken werd deze zomer besproken tijdens een vergadering met mijn kabinet, Brussel Mobiliteit, de MIVB en vertegenwoordigers van de gemeente Anderlecht. De schepen van Mobiliteit zinspeelde in september op de start van de werken.

De werken zullen ongeveer tweeënhalf jaar duren. Tijdens de zes maanden voor de onderbreking van tramlijn 81 wordt er alleen aan de rechterkanaaloever gewerkt, waardoor we nog enkele wijzigingen kunnen aanbrengen. De grote lijnen, waaronder de vervanging van de tramrails, liggen echter vast.

Het studiebureau heeft microsimulaties over de verkeersstromen uitgevoerd waaruit is gebleken dat de gekozen opties efficiënt zijn. Volgens de vergunning krijgt een deel van de Bergensesteenweg eenrichtingsverkeer, zodat de tram door een eigen bedding richting Vandervelde kan. Dat stond al in het gemeentelijk mobiliteitsplan van 2005 en is geen grote wijziging ten opzichte van de aanleg van bussluizen onder de spoorwegbrug in 1997.

De gemeente en het gewest voeren momenteel besprekingen. Ik dank de burgemeester voor het constructieve overleg.

De taskforce bekijkt of er ruimte voor verbetering is. Zo is het verkeersplan al veranderd: tussen de Gouverneur Nens- en de Émile Carpentierstraat komt er tweerichtingsverkeer en er is een WhatsAppkanaal in het leven geroepen om omwonenden beter te informeren.

plan de circulation, l'instauration d'un double sens entre la rue Gouverneur Nens et la rue Émile Carpentier afin de fluidifier la circulation motorisée, et le lancement d'un canal WhatsApp visant à améliorer l'information à l'attention des riverains et à anticiper les phases suivantes du chantier.

1203 **M. Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar).**- Qui a accès à ce canal WhatsApp ?

1203 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le but consiste à informer les riverains. Je ne connais pas les détails concernant l'accès, mais je m'informerai quant à la manière de s'inscrire, car il s'agissait d'une demande de la commune, qui utilise souvent WhatsApp comme canal d'information.

Durant la crise sanitaire, nous avons appris qu'il fallait adapter notre usage des canaux de communication pour informer les citoyens. Ce canal WhatsApp est donc très important.

1209 Outre la task force dédiée aux chantiers, une autre task force est dédiée au projet, afin de déterminer les contours du projet final. Une première conclusion est qu'il est impossible de modifier le positionnement des voies de tram et du site propre. Le calendrier rend irréalisable toute modification par rapport aux permis délivrés. De plus, certaines commandes avaient déjà été passées et les études de tracé sont particulièrement chronophages. La coupure du tram a été fixée au mois d'avril et ne peut être reportée en coordination avec les autres chantiers régionaux.

Je reste ouverte aux améliorations potentielles du projet, pour autant qu'elles respectent le calendrier et le budget approuvé par le gouvernement en 2024, la position des voies de tram et les standards régionaux en matière de sécurité routière et de qualité des différents réseaux de mobilité.

Une étude de parking.brussels est en cours de réalisation pour identifier les options de compensation du stationnement hors voirie dans le quartier. Nous sommes disposés à ajouter du stationnement dans le projet, pour autant que l'on ne touche pas à l'essentiel de son contenu. Nous avons aussi demandé à parking.brussels d'envisager les possibilités de stationnement dans le quartier.

La Région doit aussi veiller à préserver les commerçants durant la réalisation du chantier. Ils bénéficieront de compensations, conformément au cadre légal et grâce à l'intervention de Bruxelles Économie et Emploi. Bruxelles Mobilité s'est par ailleurs dotée d'un ombudsman qui, en complément des toutes-boîtes distribués à deux reprises, a déjà effectué des visites individuelles des commerces dans le périmètre du chantier avant qu'il ne débute.

Des réunions de la task force dédiée aux chantiers ont montré le caractère volontariste de l'accompagnement communal des commerçants, notamment via le point de contact unique (SPOC) de la commune, disponible pour les aider dans les démarches administratives pour l'obtention des aides régionales.

De heer Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar) (in het Frans).- Wie heeft toegang tot dat kanaal?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Het is de bedoeling om buurtbewoners te informeren. Ik zal navragen hoe je erop kunt intekenen.

Naast de taskforce bouwplaatsen is er een projecttaskforce die de contouren van het uiteindelijke project moet vastleggen. Het is onmogelijk om de trambedding elders te leggen. De onderbreking van het tramverkeer kan ook niet worden uitgesteld omdat dat de coördinatie met andere gewestelijke bouwplaatsen in het gedrang brengt.

Ik sta open voor verbeteringen, op voorwaarde dat ze in de in 2024 goedgekeurde planning en begroting passen. Er kunnen extra parkeerplaatsen komen, als dat de essentie van de heraanleg niet wijzigt.

Het gewest moet ook de handel tijdens de werken vrijwaren. Er zijn compensaties voor winkeliers en de ombudsman van Brussel Mobiliteit is voor de start van de werken al tweemaal langsgedaan in de zaken rond de bouwplaats.

Uit vergaderingen van de taskforce is duidelijk gebleken dat de gemeente handelaars serieus wil helpen, onder andere met de administratie om gewestelijke steun te krijgen.

1211

(poursuivant en néerlandais)

Un long délai s'est écoulé depuis la consultation des riverains, raison pour laquelle ils ne font pas correctement le lien avec le début des travaux.

Pour remplacer les voies de tram, la STIB a dû réaliser de nombreuses études techniques, passer des commandes, etc., sans possibilité de modifier ces commandes ni les termes du permis.

Par ailleurs, le maintien indispensable de la ligne 81 passe par une interruption temporaire qui permettra de renouveler les rails pour garantir la circulation des trams vers Anderlecht. Ces travaux doivent être coordonnés avec d'autres chantiers de rénovation de rails, notamment place Bara et rue Moris. Une suspension des travaux entraînerait des amendes élevées pour l'entrepreneur.

En outre, les citoyens ont besoin de renseignements fiables. Je m'efforce de les leur communiquer en collaboration avec le bourgmestre d'Anderlecht qui, en la matière, a respecté les accords conclus avec la Région. Je déplore la circulation d'autres informations qui crée des tensions autour de chantiers déjà difficiles à coordonner.

Enfin, grâce aux services de Bruxelles Mobilité, le matériel de chantier est acheminé en grande partie par le canal, ce qui réduit les nuisances habituelles du trafic de poids lourds.

(verder in het Nederlands)

Er ligt inderdaad een lange periode tussen de ontwikkeling van het project en de start van de werkzaamheden. Daarin schuilt volgens mij de grootste uitdaging. De diensten hebben zonder onderbreking gewerkt. De planning van een dergelijk project is echter complex. Daardoor verstrijkt er veel tijd tussen het inspraakmoment voor de omwonenden en de uitvoering, waardoor het voor buurtbewoners moeilijk wordt om het verband nog te zien.

Aan de vervanging van de sporen door de MIVB gaan bijvoorbeeld heel veel technische studies vooraf. Vervolgens moet de maatschappij bestellingen plaatsen, waarbij de bestelde materialen de juiste afmetingen moeten hebben. Dat maakt wijzigingen achteraf onmogelijk. Het zou tegenover de bewoners niet eerlijk zijn om te zeggen dat dat nog wel kan. Het betreft elementen in het project die na een lange periode van studies vastliggen en die ook in de vergunning zijn opgenomen.

Het is belangrijk dat tramlijn 81 blijft. Er zal weliswaar een tijdelijke onderbreking nodig zijn, maar als de sporen op het traject niet worden vernieuwd, zal de tram op een bepaald moment niet meer naar Anderlecht kunnen rijden. Dat is uiteraard geen optie. Voorts is er coördinatie nodig in verband met andere bouwprojecten die op de betrokken werkzaamheden aansluiten, bijvoorbeeld de werken aan het Baraplein en de Morisstraat, waar ook sporen moeten worden vervangen. Bovendien moeten we er rekening mee houden dat een opschorting van de werken tot hoge dwangsommen voor de aannemer zou leiden.

Voorts moet de informatie die wordt verspreid correct zijn. Burgers hebben behoefte aan betrouwbare informatie, en beleidsmakers dragen de verantwoordelijkheid om correct en open met hen te communiceren. Ik streef daarin correctheid na en de burgemeester van Anderlecht is op dat vlak een betrouwbare partner gebleken. Hij communiceerde volgens de afspraken die de gemeente en het gewest maakten.

Ik betreur het dat er soms andere informatie de ronde doet. Die veroorzaakt extra spanningen en moeilijkheden rond werkzaamheden die op zich al moeilijk te coördineren en te begeleiden zijn.

Ten slotte wil ik nog meegeven dat het werfmateriaal zoveel mogelijk via het kanaal wordt aangevoerd en niet over de weg. Zo voorkomen we dat het vrachtverkeer in de buurt toeneemt. Ik ben de diensten van Brussel Mobiliteit erkentelijk dat ze dat mogelijk hebben gemaakt. Het lijkt misschien een detail, maar het beperkt de hinder door vrachtverkeer aanzienlijk.

(verder in het Frans)

Ook de brandweer vraagt een eigen trambedding, waardoor voertuigen vlot kunnen uitrijden.

1213

(poursuivant en français)

Concernant la caserne des pompiers, le site propre du tram est également demandé par le Siamu. Il permettra aux véhicules d'entrer et sortir de la caserne de manière fluide. La sortie est

organisée par un feu de signalisation spécifique, qui donne la priorité aux véhicules du Siamu.

Concernant les embouteillages pendant le chantier, un suivi du trafic est réalisé. La comparaison de la situation actuelle avec celle qui prévalait avant les travaux montre qu'après un pic le premier jour, elle est maintenant équivalente, tout comme les temps de parcours de la STIB. Chaque nouvelle phase des travaux crée néanmoins des nuisances temporaires, les riverains et usagers devant s'habituer à la nouvelle situation. Nous faisons notre possible pour limiter au maximum les désagréments, grâce à des déviations intelligentes. Pour améliorer la situation lorsque c'est possible, nous continuerons à adapter certaines déviations.

Les demandes de la commune ont été intégrées lors de la phase de conception du projet. La commune n'a pas transmis d'avis officiel à Bruxelles Mobilité dans le cadre de la procédure urbanistique. Elle a formulé certaines demandes spécifiques dans le cadre de la commission de concertation et s'est ralliée à l'avis favorable conditionnel que cette dernière a émis.

1215 (poursuivant en néerlandais)

En ce qui concerne le pont Marchant, Monsieur Ahidar, je vous renvoie à ma réponse à la question de M. Van Goidsenhoven en décembre dernier. La procédure du permis est retardée par une demande de protection d'une partie du périmètre.

Dans le nouveau projet, piétons, cyclistes et services d'urgence pourront utiliser le pont. La STIB n'est pas demandeuse d'y faire passer ses bus et la demande de permis n'inclut pas la circulation des voitures.

Je vous enverrai le lien vers le canal WhatsApp de la commune.

1221 **M. Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar).**- La Team Fouad Ahidar condamne haut et fort le fait que certains élus n'osent pas assister au conseil communal ou s'y rendent la peur au ventre. Les auteurs de menaces à leur encontre doivent être dénoncés, arrêtés et poursuivis si nécessaire, car de tels comportements sont totalement inacceptables.

Les gens sont en colère, et ils le seront encore plus en entendant la réponse que vous nous donnez aujourd'hui. Quelque 7.000 personnes ont signé une pétition, dont 95 % sont des habitants du quartier. Leur colère a été apaisée un certain temps par les promesses de changement faites par le bourgmestre. Aujourd'hui, vous répondez clairement à ces 7.000 pétitionnaires qu'il s'agit de travaux prévus depuis un moment au niveau de la voirie et du réseau d'égouttage, que rien ne va changer, hormis la possibilité d'ajouter des places de parking.

Het verkeer wordt tijdens de werken gemonitord. Uit de vergelijking tussen de huidige toestand en die voor de werken blijkt dat na een eerste piekdag alles normaal verloopt. Elke nieuwe fase leidt tot tijdelijke overlast tot iedereen de nieuwe situatie gewoon is. Om de hinder te beperken blijven we de omleidingen bijsturen.

Met de vragen van de gemeente hebben we rekening gehouden tijdens de conceptfase. Brussel Mobiliteit heeft geen gemeentelijk advies ontvangen naar aanleiding van de stedenbouwkundig procedure. De gemeente heeft specifieke verzoeken gedaan in de overlegcommissie en ingestemd met het voorwaardelijk gunstig advies.

(verder in het Nederlands)

Mijnheer Ahidar, tijdens de laatste commissievergadering voor het winterreces antwoordde ik uitgebreid op de vraag van de heer Van Goidsenhoven over de Marchantbrug. Dat antwoord bevat alle details over het tijdschema en de fasering van de werken. Er wordt voortgewerkt aan de vergunningsaanvraag, maar die heeft wat vertraging opgelopen door een aanvraag tot bescherming van een deel van de perimeter.

Momenteel is de brug gesloten voor het verkeer. In het nieuwe project kunnen voetgangers, fietsers en hulpdiensten opnieuw de brug gebruiken. Ook busverkeer zal in de toekomst mogelijk zijn, maar daarvoor is de MIVB op dit moment geen vragende partij. Het is in de nieuwe vergunningsaanvraag echter niet de bedoeling om regulier autoverkeer toe te staan.

Ik zal de link naar het whatsappkanaal van de gemeente met de commissie delen.

De heer Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar) (in het Frans).- Team Fouad Ahidar veroordeelt met klem het feit dat verkozenen bedreigd worden.

Zo'n 7.000 mensen hebben echter een petitie ondertekend en uw reactie van vandaag is duidelijk: er zal niets veranderen, aangezien de begroting is goedgekeurd en de opdrachten zijn gegund. Dat zal de woede niet temperen.

De enige toegevingen houden in dat er in overleg met Brussel Mobiliteit hier en daar enkele parkeerplaatsen toegevoegd kunnen worden en dat handelaars die hun omzet en het aantal klanten drastisch zien dalen, een compensatievergoeding krijgen. Het circulatieplan zelf verandert nauwelijks.

Les citoyens qui ont discuté avec les membres du collège des bourgmestre et échevins, les conseillers communaux et certains de vos collaborateurs s'entendent dire aujourd'hui que rien ne changera, le budget ayant été voté et les adjudications attribuées.

Le seul point de changement concédé est la possibilité, qui sera examinée avec Bruxelles Mobilité, de rajouter ça ou là quelques places de parking, sans toucher à l'essentiel. Vous l'avez répété à deux reprises.

Vous vous êtes également engagée à verser des indemnités compensatoires à certains commerçants qui verront leur chiffre d'affaires et la fréquentation de leur clientèle dramatiquement chuter. Hormis cela, peu de changements sont envisagés. Le plan de circulation change à peine.

1227 Vous avez évoqué la circulation à double sens, un aspect qui suscite l'inquiétude des habitants, qui craignent de voir leur quartier submergé de voitures. Il est néanmoins normal que vous vous efforciez d'aménager et d'améliorer l'espace public.

Par ailleurs, vous avez parlé de sécurité routière et d'accidents mortels au square Émile Vandervelde. Serait-il possible d'obtenir des chiffres détaillés à cet égard ? Il y a effectivement eu un accident mortel en 2020, ainsi que plusieurs accidents par la suite, mais je pense qu'il serait intéressant d'obtenir le détail, car, selon moi, cette décision a été quelque peu précipitée. Par ailleurs, si on décide de modifier radicalement l'aménagement d'un quartier dès qu'un accident mortel se produit, c'est qu'il y a un réel problème.

Nous avons été confrontés à une telle situation à Jette, à hauteur de l'avenue Charles Woeste. À la suite de nombreux accidents extrêmement graves sur cette artère, nous avons demandé que des améliorations soient apportées, mais rien n'a été fait. Dès lors, où se trouvent les priorités ?

Vous dites que la situation s'est améliorée à Anderlecht après la pose de blocs de béton. De tels blocs ont également été posés dans certains quartiers de Koekelberg, ainsi qu'entre Ganshoren et Jette, mais un quartier n'est pas l'autre, et certains quartiers sont apaisés alors que d'autres continuent à souffrir. Le but n'est pas de déplacer les problèmes.

Enfin, certains déplorent un manque de concertation. Selon vous, le problème, c'est le temps qui s'est écoulé entre les deux réunions.

1229 Monsieur le Président, vous nous avez invités à éviter le sous-localisme. Mais il s'agit ici d'un projet à la fois local et régional. C'est pour cette raison que nous avons fait le lien entre les deux.

1229 **M. le président.-** Et c'est bien pour cette raison que j'ai fait la remarque.

1233 **M. Stijn Bex (Groen) (en néerlandais).-** Ceux qui demandent le report des travaux seront les premiers à pousser des hauts cris

U had het over tweerichtingsverkeer, maar buurtbewoners vrezen dat hun wijk daardoor overspoeld wordt door auto's.

U verwees ook naar verkeersveiligheid en dodelijke ongevallen op de Emile Vanderveldesquare. Kunt u daar gedetailleerde cijfers over geven? Ik heb immers de indruk dat die beslissing wat overhaast werd genomen. Er zijn overigens andere plekken waar er meerdere ernstige ongevallen plaatsvonden die niet heringericht worden. Waar liggen dan de prioriteiten?

U zegt dat de situatie in Anderlecht is verbeterd na het plaatsen van betonblokken, maar het is niet de bedoeling dat de problemen zich daardoor verplaatsen.

Ten slotte betreuren sommigen het gebrek aan overleg. Volgens u komt dat doordat er te veel tijd verstreken is tussen de twee vergaderingen.

Dit dossier is ook niet louter lokaal, want het gaat zowel om een lokaal als om een gewestelijk project.

De voorzitter.- Vandaar mijn opmerking.

De heer Stijn Bex (Groen).- Degenen die nu zeggen dat de werkzaamheden uitgesteld moeten worden en dat het helemaal anders aangepakt moet worden, zijn degenen die hier als eersten

lorsque les égouts s'effondreront ou que le tram ne pourra plus circuler.

Les citoyens ont été consultés lors de la phase de planification. Soumettre également l'exécution à la consultation bloquerait tout. Même lorsque la concertation est optimale, vous ne pouvez empêcher les réactions contraires. Les responsables politiques doivent trancher pour aller de l'avant.

Les deux task forces dont nous a informés la ministre montrent que la Région veillera à réduire autant que possible les nuisances et qu'elle envisagera des adaptations raisonnables avec les communes. Ces annonces sont loin d'être insignifiantes et témoignent d'une ouverture au dialogue.

(Remarques de M. Ahidar)

vragen zullen indienen wanneer in die buurt de riolering instort of de tram niet meer kan rijden, zodat de buurt totaal aan haar lot wordt overgelaten.

Zoals de minister duidelijk heeft geschetst, kwam bij de planningsfase in 2022-2023 wel degelijk burgerparticipatie kijken. Als we nu ook nog eens de uitvoeringsfase aan participatie onderwerpen, is dat de beste manier om te garanderen dat we niets meer doen. Zelfs met de beste inspraak kun je niet verhinderen dat er reactie komt, maar de politiek moet ook stappen voorwaarts durven te zetten, anders gebeurt er in Brussel niets meer.

In mijn ogen heeft de minister twee belangrijke verduidelijkingen gegeven, namelijk in verband met de twee taskforces. Ten eerste zal ze zorgen voor zo weinig mogelijk hinder voor de wijken in de buurt van de werkzaamheden. Ten tweede zal het gewest samen met de gemeenten bekijken welke aanpassingen redelijkerwijs nog mogelijk zijn; hopelijk verwacht niemand dat de MIVB de al bestelde sporen annuleert, met alle kosten van dien. Ik betreur dat de collega die aankondigingen wegwuift als onbeduidend en niet ziet als een aanzet tot dialoog.

Collega's, houd Camus voor ogen: "Mal nommer un objet, c'est ajouter au malheur de ce monde."

(Opmerkingen van de heer Ahidar)

De heer Ibrahim Dönmez (PS) *(in het Frans).*- Ik begrijp dat er ingrepen moeten gebeuren om de veiligheid van de burgers te vrijwaren. Als Vivaqua waarschuwt dat de collectoren hersteld moeten worden, omdat de rijweg anders dreigt in te storten, dan moet dat uiteraard gebeuren.

Zoals zo vaak, werd er in dit dossier echter te weinig overleg gepleegd. Het is van cruciaal belang dat de mensen die er rechtstreeks bij betrokken zijn, hun zegje kunnen doen, ongeacht of dat nu een gemeentelijke of gewestelijke bevoegdheid is. Wij vragen dat er gewerkt wordt aan een veilige inrichting in overleg met de burgers.

Naar aanleiding van het protest van de Anderlechtse bevolking hebt u parking.brussels de opdracht gegeven om andere oplossingen te zoeken. U zegt ook open te staan voor enkele aanpassingen ter verbetering in overleg met de burgers. Het lijkt me van essentieel belang om nu volop in te zetten op dat overleg.

¹²³⁷ **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Madame la Ministre, je suis d'accord avec vous sur une chose : si Vivaqua tire la sonnette d'alarme en vue d'une réparation des collecteurs parce qu'il y a un risque d'effondrement de voirie, il est effectivement important de sécuriser les lieux. De même, au niveau du tram, si les voies sont là depuis 1995 et si les travaux n'ont pas été effectués par manque d'anticipation, je comprends que cela devienne une priorité aujourd'hui. S'il y a une zone accidentogène, je le comprends aussi. La sécurité de nos concitoyens est très importante pour nous.

Néanmoins, vous avez parlé d'une phase de participation. Or, j'insiste très souvent sur le manque de concertation, dont nous avons encore ici un exemple clair. C'est un point qu'il faut encore améliorer. Il est crucial que les gens qui sont directement concernés, qui vivent là-bas, les citoyens comme les commerçants, aient leur mot à dire. Sans entrer dans les détails de vos explications, je trouve que cela revient à se renvoyer la balle pour savoir si tel ou tel élément relève de la responsabilité communale ou régionale. Aujourd'hui, ce qui est important, c'est de réaliser un aménagement sûr en concertation avec les citoyens. C'est ce que nous demandons.

Vous avez indiqué avoir mandaté parking.brussels pour trouver d'autres solutions à la suite de la levée de boucliers parmi la population anderlechtise, notamment par rapport au manque de places de stationnement. Dans le cadre de ce mandat, il s'agira de voir ce que l'on peut encore améliorer. Vous vous dites également ouverte à quelques aménagements qui

permettraient, en concertation avec les citoyens, d'améliorer la situation. Cela me semble essentiel ; nous devons nous y atteler pour faire en sorte que ce que nous proposerons dans ces aménagements nécessaires concorde avec les souhaits des citoyens anderlechtois.

Bien évidemment, ce chantier est très long : il mettra du temps à démarrer, mais aussi à aboutir, puisqu'il est question d'une durée de 30 mois. Nous resterons vigilants et je ne manquerai pas de revenir sur ce dossier.

1239 **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).**- Une fois de plus, je n'ai pas eu de réponse à toutes mes questions et les quelques réponses obtenues sont soit insuffisantes, soit inacceptables.

Des égouts et des rails de tram sont rénovés tout au long de l'année, partout à Bruxelles. Ces travaux ne nécessitent pas forcément de mettre des rues en sens unique, de changer des sens de circulation de façon permanente ou de supprimer des centaines de places de stationnement. Vous annoncez qu'une ou deux places seront rétablies si cela s'avère nécessaire. Ce n'est pas de la concertation ! Pensez-vous vraiment que vous allez rassurer ainsi les plus de 7.000 Anderlechtois qui ont signé la pétition ?

Vous invoquez à nouveau la sécurité. Or, nous avons reçu des informations sur d'importantes discordances entre les rapports d'accidentologie de Bruxelles Mobilité et ceux de la police, notamment au carrefour avec l'avenue Broustin. Nous y reviendrons, car cette discordance est inquiétante et n'inspire pas confiance. Nous voudrions également examiner ce qu'il en est pour le square Emile Vandervelde.

Encore une fois, ce ne sont pas des aménagements liés à la sécurité qui justifient des changements aussi importants, modifiant autant la vie de milliers d'habitants. La pétition contient des demandes claires qui doivent être entendues. Sinon, l'année 2026 sera pénible, y compris pour vous.

- Les incidents sont clos.

1243 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE**

1243 **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,**

1243 **concernant le projet de dépôt de tram de la STIB sur la friche Sobieski à Laeken.**

1245 **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).**- Monsieur le président, Madame la ministre, je vous présente mes meilleurs vœux. Nous ne sommes pas toujours d'accord, mais cela ne m'empêche pas de vous souhaiter une bonne année. Je souhaite, à tous les membres de la commission, mais également à tous

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).- Voor de zoveelste keer zijn de antwoorden onvoldoende of onaanvaardbaar.

Er worden constant rioolleidingen en tramrails gerenoveerd in het gewest, zonder dat de hele verkeersinrichting in de buurt daarvoor wordt omgegooid. U wilt wel enkele parkeerplekken toevoegen, maar daar zult u de meer dan 7.000 ondertekenaars van de petitie niet mee geruststellen.

U verwijst wederom naar de verkeersveiligheid, maar de analyses van Brussel Mobiliteit en die van de politie over bepaalde plekken lopen sterk uiteen. Dat boezemt geen vertrouwen in en de verkeersveiligheid verbeteren is sowieso geen afdoende verantwoording om het leven van duizenden buurtbewoners zo ingrijpend te veranderen.

- Het incident is gesloten.

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE

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

betreffende de plannen voor een tramstelplaats van de MIVB op het braakliggende terrein Sobieski in Laken.

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) (in het Frans).- De MIVB heeft een vergunning aangevraagd voor de bouw van een nieuwe tramremise op het braakliggende terrein Sobieski in Laken.

Daarvoor zouden er zo'n tweehonderd bomen gekapt moeten worden. Volgens de MIVB gaat het om fragiele bomen en ze stelt

les Bruxellois, une agréable mobilité en 2026. Je remercie également le président pour sa patience.

La STIB a introduit une demande de permis pour la construction d'un nouveau dépôt de trams sur la friche Sobieski à Laeken, entre la place Saint-Lambert et l'entrée du tunnel de tram, en contrebas de l'iconique Atomium. Le projet prévoit la création de dix voies pouvant accueillir seize tramways, en guise de garage d'urgence pour renforcer la desserte du plateau du Heysel lors de grands événements. Toutefois, ce plan entraînerait l'abattage d'environ 200 arbres sur une zone boisée en bordure du parc de Laeken et du domaine royal.

La STIB justifie cet abattage massif par le fait que les arbres poussant sur un ancien lit de rails recouvert de ballast seraient fragiles, et prévoit de le compenser par la plantation de seulement 22 nouveaux arbres, de haies, d'arbustes et d'une prairie fleurie. Le coût estimé du dépôt oscille entre 5 et 7 millions d'euros. L'annonce d'une enveloppe aussi large suscite quelques craintes, vu ce qui est advenu des dernières enveloppes de cet ordre. Les travaux sont quant à eux annoncés pour une période de six mois. Le comité de quartier Pla'To H a déjà exprimé son opposition au projet, déplorant l'impact environnemental, la localisation en zone verte et le caractère excentré du terrain.

Dans ce contexte, plusieurs questions se posent. Qu'en est-il de la pertinence du site retenu face aux solutions alternatives étudiées sur une dizaine d'emplacements, selon la STIB ? Qu'en est-il de la cohérence avec les politiques régionales d'urbanisme, de mobilité durable et de préservation des espaces verts, mais aussi de la qualité de la compensation écologique proposée, de la gouvernance du projet, de la concertation, de l'enquête publique ou de la transparence ? Enfin, qu'en est-il de l'équilibre entre les besoins d'exploitation de la STIB et les enjeux de qualité de vie des résidents et de protection environnementale.

¹²⁴⁷ Il paraît donc indispensable que le gouvernement régional réponde avec précision sur le fond et la forme de ce dossier, afin de garantir que la Région de Bruxelles-Capitale assume pleinement ses objectifs de transition urbaine, de préservation du patrimoine arboré et de cohérence territoriale.

Pouvez-vous fournir la liste complète des emplacements de remplacement étudiés par la STIB pour ce dépôt de tram avec, pour chaque site, une estimation des abattages d'arbres, des coûts, de l'impact environnemental et de la desserte optimale ?

Sur quel bilan phytosanitaire externe s'appuie la STIB pour qualifier de fragiles ou non viables les quelque 200 arbres actuellement présents sur le site ? Dans quelle mesure cette expertise a-t-elle été validée par la Région ou par un organisme indépendant ?

Le permis demandé prévoit la plantation de 22 nouveaux arbres pour compenser l'abattage de 200 arbres : comment ce ratio d'un pour neuf s'inscrit-il dans la politique régionale de compensation

voor om die massale kap te compenseren met amper 22 nieuwe bomen, wat heggen en struiken en een bloemenweide. De kosten voor de nieuwe remise worden geschat op een bedrag tussen 5 en 7 miljoen euro en de werken zouden zes maanden duren. Het wijkcomité Pla'To H heeft al laten weten dat het zich verzet tegen het project, onder meer wegens de impact op het milieu.

Dat alles doet tal van vragen rijzen over de keuze voor die locatie. Hoe valt die bijvoorbeeld te rijmen met het gewestelijke beleid inzake stedenbouw, duurzame mobiliteit en behoud van groene zones? Was er wel voldoende overleg en transparantie? Op welke manier werd er rekening gehouden met de levenskwaliteit van de buurtbewoners?

Kunt u een overzicht geven van alle locaties die de MIVB onderzocht voor die nieuwe tramremise, telkens met vermelding van de geschatte bomenkap, kosten, milieu-impact enzovoort?

Heeft de MIVB de staat van die tweehonderd bomen laten onderzoeken door externe deskundigen? Werd die expertise bekrachtigd door een onafhankelijk organisme? Hoe verantwoordt u dat die 200 bomen slechts door 22 nieuwe bomen worden gecompenseerd?

Hoe garandeert het gewest dat de omvorming tot technische zone, met onder meer tien tramsporen, in overeenstemming blijft met de bestemming als groengebied?

Welk overleg vond er plaats met de betrokken omwonenden, buurtverenigingen en gemeentebesturen, voordat de vergunningsaanvraag werd ingediend? Tot welke aanpassingen hebben de opmerkingen geleid?

Wat is de geplande fasering voor de werken? Welke hinder wordt er verwacht op het vlak van verkeer, openbaar vervoer en

écologique ? Avec quels engagements de suivi et de pérennité ? J'imagine qu'en tant qu'écologiste, cela doit vous parler aussi.

Comment la Région s'assure-t-elle que cette transformation en zone technique - dix voies de tram, salle de repos, vestiaires, éclairage, clôtures - respectera l'affectation de zone verte ou de bordure d'espace naturel prévue dans les documents régionaux d'aménagement du territoire ?

Quelles concertations ont été menées avec les riverains, associations de quartier et autorités communales à Jette et à Laeken avant le dépôt de la demande de permis ? À quels ajustements concrets les remarques exprimées ont-elles donné lieu ?

Quel est le phasage prévu pour ces travaux ? Quelles perturbations sont attendues en matière de circulation, de transports publics, de bruit, de plantations temporaires ? Quelles mesures d'atténuation la Région impose-t-elle à la STIB pour limiter les désagréments subis par les habitants pendant les travaux ?

Comment ce projet s'articule-t-il avec les objectifs régionaux de mobilité durable, de réduction des émissions de CO₂ et des nuisances dues au bruit et au trafic, notamment dans la perspective d'une desserte renforcée du plateau du Heysel ? Quelles autres solutions plus respectueuses de l'environnement et du cadre de vie étaient envisagées en matière de site ou de forme de dépôt ?

¹²⁴⁹ Quelles indications - suivi des plantations, survie des arbres, utilisation du dépôt, satisfaction des riverains et nuisances observées - la Région prévoit-elle de publier, et à quelle fréquence ?

Enfin, en cas de dépassement de budget, de retard de chantier ou de non-atteinte des objectifs de compensation arborée, quels mécanismes de responsabilisation ou de sanction la Région peut-elle mettre en place vis-à-vis de la STIB ou du maître d'ouvrage ?

¹²⁵¹ **M. Stijn Bex (Groen)** (en néerlandais).- *Si nous voulons un bon réseau de transports publics avec des trams qui circulent de façon fluide, il faut plus de dépôts, mais peut-être pas en abattant des arbres à cette fin. Bruxelles a besoin de plus d'espaces verts, essentiels au bien-être général. Nous devons donc examiner les solutions alternatives, vérifier si suffisamment d'arbres sont plantés ailleurs pour compenser, etc.*

Monsieur Coomans de Brachène, vos questions sont légitimes. La ministre Van den Brandt, compte tenu de son souci de garantir une ville verte et de bons transports publics, a sûrement mûrement réfléchi à la question. Rappelons-nous qu'un échevin MR de la Ville de Bruxelles a décidé de raser une grande partie des arbres du boulevard Anspach sans raison valable. Les plantations effectuées dans la zone en remplacement offrent certes une vue dégagée, mais moins d'ombre, et les rats vont y

lawaaï? Welke maatregelen legt het gewest de MIVB op om de overlast voor de bewoners te beperken?

Hoe sluit dit project aan bij de gewestelijke doelstellingen op het gebied van duurzame mobiliteit, uitstootreductie en vermindering van geluidsoverlast en verkeershinder? Welke milieuvriendelijkere alternatieven werden er overwogen als locatie?

Welke indicatoren zal het gewest bekendmaken en hoe vaak? In welke sancties voorziet het gewest als het budget, het tijdschema en de bomencompensatie, niet nageleefd worden?

De heer Stijn Bex (Groen).- In deze vraag komen een aantal principes en belangrijke punten samen. Als we willen dat trams in het Brussels Gewest vlot kunnen blijven rijden en we naar goed openbaar vervoer streven, dan hebben we meer depots nodig. Het is echter ook niet de meest voor de hand liggende keuze om daarvoor bomen te kappen. In Brussel hebben we immers absoluut meer groen nodig, want dat is heel belangrijk voor het algemene welbevinden. Als er toch een goede reden is om bomen om te hakken, moeten we grondig onderzoeken of er geen andere mogelijkheden zijn, of er elders voldoende bomen worden aangeplant ter compensatie enzovoort.

Mijnheer Coomans de Brachène, uw vragen zijn zeer terecht. Ik ga ervan uit dat minister Van den Brandt vanuit de bezorgdheden die haar kenmerken, zoals een groene stad en een goed openbaar vervoer, hier goed over heeft nagedacht. Ik wil u er echter ook op wijzen dat een MR-schepen in Brussel-Stad besliste om veel van de bomen in de Anspachlaan met de grond gelijk te maken,

proliférer. J'espère que vous en ferez état au conseil communal de Bruxelles, dont vous êtes membre.

zonder dat daar enige goede reden voor was. De beplanting die er vervolgens werd aangebracht, maakt het weliswaar mogelijk om er vlot bovenuit te kijken, maar de ratten zullen er in de toekomst welig tieren. Ik hoop dat u daar in de Brusselse gemeenteraad, waarin u ook zitting hebt, een punt van zult maken. Die bomen gaven ook schaduw, wat absoluut nodig is in het centrum van Brussel. Ik had hartzeer toen daar zonder nadenken de botte bijl werd gehanteerd.

Ik deel uw bezorgdheden en ik hoop dat de minister goede antwoorden kan geven op uw vragen. Ik hoop echter ook dat u uw bekommernis voor bomen zult delen met uw collega van de MR in Brussel-Stad. Wat daar gebeurde, is werkelijk onbegrijpelijk.

1253 **M. Benjamin Dalle (cd&v)** *(en néerlandais)*. - *La couverture de ce dossier par la presse m'étonne. Dans le cadre de dossiers délicats pour la ministre d'un point de vue idéologique, nous sommes parfois surpris de voir la STIB, en tant qu'entreprise publique autonome, communiquer via les médias. S'agit-il alors de la position de la ministre de tutelle ou de celle de l'ensemble du gouvernement ? Quand il y a de bonnes nouvelles à annoncer, c'est bien le cabinet qui communique. Y a-t-il des accords à ce sujet ? Les citoyens doivent savoir qui est chargé de quelle tâche et ce que le gouvernement soutient ou non, sans qu'un député ait à le demander.*

De heer Benjamin Dalle (cd&v). - Toen ik de communicatie zag en de manier waarop de pers over deze zaak berichtte, was ik verrast. Dat geldt wellicht ook voor heel wat organisaties en buurtbewoners.

In sommige delicate dossiers, die voor u als minister ideologisch gezien moeilijker liggen, komt het voor ons soms als een verrassing dat de MIVB als autonoom overheidsbedrijf via de media communiceert. Ik vraag me dan af of het om uw standpunt als toezichhoudend minister gaat. In andere dossiers, waarin goed nieuws te brengen valt, communiceert u of een van uw medewerkers. Daar kunnen goede redenen voor zijn, maar bestaan er ook afspraken over?

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

In dit geval vraag ik me meteen af wat u hiervan vindt, of u er zelf achter staat en of het om uw eigen standpunt of dat van de voltallige regering gaat. Wanneer u zelf voor de communicatie instaat, is dat duidelijk. Ook voor burgers is het belangrijk dat ze weten wie welke taak heeft en waar de regering al dan niet achter staat zonder dat een parlements lid daarnaar hoeft te vragen. Kunt u toelichten wat u precies steunt en over welke punten de regering nog overlegt?

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

1257 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**. - Ce dossier de grande ampleur a déjà fait l'objet de deux enquêtes publiques et de nombreuses discussions.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans)*. - *De afgelopen jaren heeft het gewest het tramnetwerk behoorlijk uitgebreid. Anderzijds was een groot deel van het rollend materieel verouderd. Daarom werden er 90 trams van de nieuwe generatie (TNG) besteld en die worden momenteel geleverd. Die voertuigen zijn veel comfortabeler, betrouwbaarder en toegankelijker, met een veel grotere capaciteit. Ze zijn echter ook een stuk langer en dat vereist een aanpassing van de remises.*

Ces dernières années, la Région a mené une extension ambitieuse du réseau de tram en mettant en service les lignes 8, 9 et 10. Parallèlement, le parc de matériel roulant était vieillissant. Plus de cent trams à plancher haut de type PCC, datant des années 1970, sont aujourd'hui vétustes, peu fiables et offrent une accessibilité très problématique.

Vooraf in het noordwesten van het gewest is er te weinig ruimte om trams te stallen. De trams die de zone bedienen, moeten vandaag leeg vertrekken vanuit verafgelegen remises en dat veroorzaakt ook hinder. Het is echter niet in die zone dat het tramaanbod het meest uitgebreid wordt.

Dans ce contexte, une commande de 90 nouveaux trams de nouvelle génération (TNG) a été passée il y a plusieurs années. Ceux-ci sont en cours de livraison. Ces véhicules sont beaucoup plus confortables, fiables et accessibles, et leur capacité est nettement supérieure. Ils sont toutefois bien plus longs, mesurant

De MIVB had daarop geanticipeerd en daarom plande de regering al in 2010 de bouw van een nieuwe remise op de Heizel. Die plannen werden opgenomen in het gewijzigde Gewestelijk

30 mètres, voire 40 mètres dans certains cas, contre 20 mètres pour les PCC.

Cette évolution impose une adaptation des capacités de garage. Alors qu'une voie de garage de 40 mètres de longueur permettait autrefois de stationner deux PCC, elle ne peut aujourd'hui accueillir qu'un seul TNG. Même à offre constante, il aurait donc fallu trouver des solutions pour absorber cette nouvelle flotte.

Le manque de capacités de remisage est particulièrement marqué dans le nord-ouest de Bruxelles. Les trams desservant ce secteur doivent aujourd'hui circuler à vide depuis des dépôts éloignés, ce qui entraîne des conséquences significatives en matière d'exploitation, ainsi que des nuisances. Or, il s'agit précisément de la zone dans laquelle l'offre se développe le plus, avec le tram 9 et le futur tram 15.

La STIB avait anticipé ce problème. Dès 2010, le gouvernement avait planifié la construction d'un nouveau dépôt sur le plateau du Heysel, où les besoins sont les plus importants. Cette intention a été formalisée dans la modification du plan régional d'affectation du sol (PRAS) approuvée en 2013. Toutefois, ce projet n'a jamais pu aboutir, malgré l'étude approfondie de pas moins de seize sites potentiels, tant sur le plateau du Heysel - plus précisément le parking du Palais 12 et les parkings C et T, et le site du Trademart -, que dans des zones plus éloignées, par exemple à proximité de l'hôpital universitaire néerlandophone de Bruxelles (UZ Brussel), le long de la chaussée de Vilvorde en face de bpost et sur l'ancien site militaire de Neder-Over-Heembeek.

¹²⁵⁹ Ces pistes ont échoué pour des raisons techniques ou faute d'accord avec les acteurs concernés, notamment Brussels Expo et la Ville de Bruxelles. L'ensemble de ces éléments a été présenté de manière transparente dans les documents publics joints à la demande de permis. Dans le temps de parole qui m'est dévolu, il m'est impossible de parcourir chacune des listes, mais les seize autres pistes qui ont été étudiées figurent toutes dans les analyses contenues dans l'enquête publique.

En 2024, la STIB a finalement acquis un terrain à Anderlecht - sur le site Léonidas - en vue de la construction d'un futur dépôt de tram. Celui-ci ne sera toutefois pas opérationnel avant 2035, alors que les besoins sont immédiats : aujourd'hui déjà, certains trams doivent stationner la nuit dans l'espace public, entre autres à Molenbeek-Saint-Jean, et aucune solution pérenne n'existe actuellement pour les livraisons prévues dès 2026.

Faute d'autres solutions, la STIB s'est tournée vers des solutions de remisage légères et temporaires en bout de ligne ou le long de celles-ci, sans les équipements d'un dépôt classique. Ces solutions sont par définition sous-optimales, notamment en matière d'entretien et de sécurisation des véhicules. Le site de remisage Eurocontrol le long du boulevard Léopold III pourra ainsi accueillir sept trams et permettra de tenir jusqu'à la mi-2026.

Bestemmingsplan dat in 2013 werd goedgekeurd. Het project werd echter nooit gerealiseerd, terwijl er maar liefst zestien potentiële locaties grondig werden onderzocht.

Al die opties strandden om technische redenen of omdat er geen akkoord kon worden bereikt met de betrokken partijen, waaronder de stad Brussel. Alle informatie over de zestien onderzochte locaties staat in de bijlagen bij de vergunningsaanvraag.

In 2024 kocht de MIVB het terrein van de voormalige Leonidasfabriek in Anderlecht om er een tramremise te bouwen. Die zal echter pas in 2035 operationeel zijn, terwijl er nu al 's nachts soms trams op de openbare weg moeten parkeren in de zone.

De MIVB werkt nu met tijdelijke noodoplossingen, maar die zijn niet ideaal, onder meer wat het onderhoud en de beveiliging van de voertuigen betreft.

1261 (poursuivant en néerlandais)

Monsieur Dalle, je n'ai pas communiqué sur ces éléments.

1263 (poursuivant en français)

Une extension du remisage à Esplanade est également à l'étude, mais le projet est relativement complexe, coûteux et pas totalement mûr.

La situation est donc devenue plus que critique. À ce stade, le site Sobieski constitue la seule solution concrète permettant d'accueillir des trams à court terme. Le scénario a été discuté entre la STIB et la Ville de Bruxelles, et figure explicitement dans l'accord de majorité de la Ville de Bruxelles, à la page 208.

La STIB a proposé ce site pour plusieurs raisons. Il a servi au remisage des trams vicinaux pendant plusieurs décennies, jusqu'à la fin du 20^e siècle. Si les voies ont depuis été retirées, la couche de ballast est restée en place, laissant se développer une végétation spontanée. Or, le ballast ne constitue pas un substrat favorable au développement d'un patrimoine arboré sain. Les arbres présents sont de taille limitée et présentent un enracinement déficient. Une étude phytosanitaire, réalisée par le bureau spécialisé T&MC Partners/Aliwen et jointe à la demande de permis - qui est consultable -, conclut à un état globalement dégradé du site : conditions édaphiques défavorables, état phytosanitaire mauvais et dangerosité moyenne à élevée pour près de 85 % des arbres. En l'état, le site ne pourra donc jamais évoluer vers une zone à haute valeur écologique ni constituer un puits de carbone intéressant.

Dans ce contexte et au vu de l'urgence, la STIB et la Ville de Bruxelles ont envisagé d'à nouveau consacrer temporairement, une dizaine d'années, par exemple, ce site à une fonction de remisage. À l'issue de cette utilisation transitoire, il pourra être pleinement réintégré au parc de Laeken, débarrassé de la couche de ballast et doté de réelles perspectives de développement écologique. La procédure de demande de permis d'urbanisme est toujours en cours. L'avis de la commission de concertation - composée de la Ville de Bruxelles, d'urban.brussels et de Bruxelles Environnement - vient d'être publié et est favorable, confirmant notamment la compatibilité du projet avec le plan régional d'affectation du sol.

1265 Bien qu'il s'agisse d'une solution temporaire, la STIB a pris de nombreuses mesures pour en limiter l'impact. Elle s'efforcera de conserver 28 arbres situés sur le talus, malgré une recommandation initiale d'abattage dans l'étude phytosanitaire, sous réserve de tests de stabilité complémentaires. En outre, 22 nouveaux arbres seront plantés sur le site, soit le maximum possible compte tenu des contraintes.

Les plantations en lisière seront fortement densifiées afin d'améliorer l'intégration paysagère, en bonne concertation avec Bruxelles Environnement. En complément, 200 arbres

(verder in het Nederlands)

Mijnheer Dalle, dat zijn allemaal zaken waarover ik niet heb gecommuniceerd.

(verder in het Frans)

Ondertussen is de situatie meer dan kritiek geworden en op dit moment is het Sobieskiterrein de enige oplossing om op korte termijn trams te kunnen stallen. Dat scenario staat overigens expliciet vermeld in het bestuursakkoord van de stad Brussel.

Tot het einde van de twintigste eeuw werd die locatie decennialang gebruikt voor de stalling van buurttrams. De sporen werden weliswaar verwijderd, maar de ballastlaag ligt er nog en daarop groeide spontane vegetatie. Ballast is echter geen gunstige ondergrond voor bomen. De wortels hebben er te weinig ruimte en daardoor blijven de bomen klein. Uit een studie van het adviesbureau T&MC Partners/Aliwen blijkt dat de site in zijn huidige staat nooit kan uitgroeien tot een gebied met een hoge ecologische waarde of een interessante koolstofput kan vormen.

Om al die redenen hebben de MIVB en de stad Brussel overwogen om het terrein voor een tiental jaar opnieuw te gebruiken om voertuigen te stallen. Daarna zou het terrein opnieuw volledig worden geïntegreerd in het park van Laken, na verwijdering van de ballastlaag. De aanvraagprocedure is nog steeds aan de gang. De overlegcommissie gaf onlangs alvast een gunstig advies en bevestigde dat het project verenigbaar is met het Gewestelijk Bestemmingsplan.

De MIVB heeft tal van maatregelen genomen om de impact van het project te beperken. Zo zal ze bijkomende stabiliteitstests uitvoeren om te proberen om nog 28 bomen te sparen. Bovendien zullen er 22 nieuwe bomen worden geplant. Meer is helaas niet mogelijk gezien de beperkingen.

De beplanting langs de rand zal sterk worden verdicht en er zullen 200 bijkomende bomen worden geplant op vier andere terreinen van de MIVB.

Voorts zal de ballastlaag worden vervangen door een nieuwe, die veel waterdoorlatender is. De perrons zullen een stuk

supplémentaires seront plantés sur quatre autres sites appartenant à la STIB.

La couche de ballast existante, aujourd'hui très colmatée, devrait être remplacée par une nouvelle couche bien plus perméable combinée à un géotextile, améliorant sensiblement l'infiltration des eaux.

Les quais de service ont été réduits de 31 % par rapport aux standards et seront réalisés en matériaux perméables. Le projet est donc exemplaire en matière de gestion des eaux pluviales.

Il ne s'agit en aucun cas d'un projet de construction lourde ou de bétonisation, mais d'un aménagement transitoire, volontairement léger, sans impact négatif sur la perméabilité ni sur l'intégration paysagère, et compatible avec la préservation à long terme du potentiel écologique du site.

¹²⁶⁷ (poursuivant en néerlandais)

La demande de permis est en cours, il faut suivre ce projet de près.

¹²⁶⁹ **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).**- Merci pour vos réponses, car j'avoue ne pas vous avoir aidée en posant ce nombre imposant de questions ! Cela étant, je ne saurais m'en satisfaire : on parle quand même d'abattre 200 arbres pour un projet temporaire, que je pense en outre mal intégré au magnifique ensemble qui inclut les parcs d'Osseghem et de Laeken, le Jardin colonial et le parc Sobieski. La monstruosité que constitue le dépôt de tram s'installe au beau milieu d'un site extraordinaire.

Cet énorme édifice temporaire va en outre coûter beaucoup d'argent. De plus, le temporaire est la pire solution qui soit : combien de projets prévus pour dix ans sont encore là trente ans plus tard, à tomber en ruines, entraînant des frais plus importants qu'une installation définitive ? S'il faut un dépôt, autant l'intégrer à son environnement, peut-être avec une toiture végétale, voire en l'assimilant complètement au paysage ?

En tant que président de l'Atomium, je me trouvais encore à son sommet il y a quelques jours. On y voit les arbres s'étendre sur le site à perte de vue. En y mettant ce « brol », vous allez gâcher cette superbe perspective. De plus, on va encore dépasser les budgets, puis travailler à l'économie puisqu'il s'agit d'une installation temporaire. On travaille de nouveau à l'envers, en ajoutant des lignes. Ainsi, la question de la ligne de tram 35, de l'autre côté, n'est toujours pas réglée. Cette ligne devrait, à mon sens, être supprimée. En matière d'environnement, d'urbanisme ou d'aménagement du territoire, vous pourriez faire mieux.

¹²⁷¹ **M. Benjamin Dalle (cd&v)** (en néerlandais).- *En soutenant cette option, la ministre a clarifié la position du gouvernement.*

Je salue certaines installations temporaires, mais je doute de l'opportunité de remplacer 200 arbres par des conteneurs et

kleiner zijn dan gebruikelijk en ook aangelegd worden met waterdoorlatende materialen.

Het gaat niet om een zwaar bouwproject of betonnering, maar om een tijdelijke, bewust lichte inrichting, waarbij het ecologische potentieel van de site op lange termijn behouden blijft.

(verder in het Nederlands)

De essentie is dat de vergunningsaanvraag nog loopt, maar we moeten het project inderdaad van nabij opvolgen.

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) (in het Frans).- *Het lijkt me toch wel kras dat er tweehonderd bomen worden gekapt voor een tijdelijk project. Een tramremise in het midden van zo'n mooie locatie zal ook afschuwelijk ogen, om nog maar te zwijgen over de kosten.*

Voorts gebeurt het maar al te vaak dat zulke tijdelijke, goedkopere oplossingen veel langer behouden blijven dan gepland. Vervolgens moet er opnieuw geïnvesteerd worden om ze overeind te houden.

Als er dan toch een remise moet komen, is een degelijke structuur aangewezen, die visueel volledig geïntegreerd is in het landschap.

De heer Benjamin Dalle (cd&v).- Met mijn vraag over communicatie wilde ik vooral peilen naar het standpunt van de regering en van u. Dat hebt u nu helder gemaakt door aan te geven dat u deze optie steunt.

Anders dan de heer Coomans de Brachène ben ik een groot voorstander van de tijdelijke invulling van bepaalde locaties,

des constructions anarchiques en guise de transition. Autant réfléchir à une fonction définitive pour ce site.

Je partage le souhait de M. Coomans de Brachène que la Ville de Bruxelles et la Région collaborent pour le développement du Heysel selon une vision globale et je crains que l'approche actuelle soit vaine.

- L'incident est clos.

zolang die daarvoor geschikt zijn. Ik betwijfel echter of het een goede oplossing is om voor een tijdelijke bestemming tweehonderd bomen te kappen en te vervangen door containers en rommelige bouwwerken. In plaats daarvan zouden we beter nadenken over een definitieve bestemming.

Afgezien daarvan deel ik de wens van collega Coomans de Brachène dat de stad Brussel en het gewest samen nadenken over de verdere ontwikkeling van de Heizel. Dat is namelijk een prachtig terrein met een enorm potentieel, waar veel projecten tot stand komen. Alles wat daar gebeurt, moet passen in een totaalvisie. Ik betwijfel echter of er nu voor de juiste aanpak wordt gekozen.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE

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 « Stalingrad Village » et le sort des containers commerciaux.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE

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

betreffende "Stalingrad Village" en het lot van de winkelcontainers.

M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).- Dans le cadre du chantier titanesque du métro 3, la Région bruxelloise et Bruxelles Mobilité ont mis en place, dès 2020, un dispositif temporaire destiné à reloger certains commerçants affectés par les travaux en surface sur l'avenue de Stalingrad. Ce dispositif, baptisé Stalingrad Village, reposait sur l'installation de conteneurs aménagés sur la berme centrale de l'avenue, avec pour objectif d'assurer la continuité de l'activité de sept commerçants, tout en atténuant l'impact économique du chantier.

Initialement prévu pour une durée maximale de deux ans et demi, ce village temporaire est, en réalité, resté en place jusqu'à la fin de l'année 2025, soit près de cinq ans après son installation. Ce dépassement des délais a généré de nombreuses difficultés pour les commerçants concernés, contraints de travailler dans des conditions provisoires et souvent peu confortables, dans une incertitude permanente quant à leur avenir. Par ailleurs, il aura fallu attendre 2025 pour qu'une indemnité de départ leur soit enfin proposée, marquant ainsi la fin de l'expérience du Stalingrad Village.

Quant aux conteneurs aménagés, ils viennent d'être démontés et vendus, alors même qu'ils sont encore fonctionnels et pourraient être réutilisés dans d'autres projets de mobilité ou d'aménagements urbains temporaires sur le territoire bruxellois. Dans une ville confrontée à des défis constants en matière de logistique urbaine, de soutien aux commerces de proximité, d'hébergement temporaire d'activités et de chantiers, la revente de ces conteneurs semble relever d'un manque de vision stratégique ou d'une forme de gaspillage d'une ressource publique potentiellement utile.

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) (in het Frans).- In 2020 kregen zeven handelaars van de Stalingradlaan een tijdelijk onderkomen in containers op de middenberm in het kader van de werkzaamheden voor metrolijn 3. Dit 'Stalingrad Village' was bedoeld voor maximaal 2,5 jaar maar heeft er tot eind 2025 gestaan. Die oncomfortabele omstandigheden en de voortdurende onzekerheid hebben op die handelaars gewogen. Ook kregen ze pas in 2025 een compensatie aangeboden.

De containers zijn intussen afgebroken en verkocht, terwijl ze nog bruikbaar waren voor andere tijdelijke projecten. Dat is weinig vooruitziend.

Kunt u een volledige balans geven van de werking van Stalingrad Village van 2020 tot 2025? Hoeveel heeft de installatie en het beheer ervan in totaal gekost aan Brussel Mobiliteit en de andere betrokken actoren?

Welke ondersteuning hebben de handelaars in kwestie al die tijd gekregen? Zijn hun werkomstandigheden regelmatig geëvalueerd? Hoe zag de compensatie er precies uit die ze in 2025 gekregen hebben?

Waarom hebt u het beheer van die containers niet van bij het begin op een flexibelere, aanpasbare manier aangepakt, gezien de onduidelijke planning van de werkzaamheden?

Op basis waarvan heeft Brussel Mobiliteit besloten de containers te verkopen in plaats van ze bij te houden voor toekomstige projecten? Is daarvoor een kosten-batenanalyse uitgevoerd?

Pouvez-vous dresser le bilan complet du fonctionnement du Stalingrad Village entre 2020 et 2025 ? Quel a été le coût total de l'installation et de la gestion de ces conteneurs pour Bruxelles Mobilité et les autres acteurs concernés ?

Quel accompagnement a été proposé aux commerçants relogés en conteneur pendant ces cinq années ? Ont-ils bénéficié d'une évaluation régulière de leurs conditions de travail ?

Quels ont été les montants, ainsi que les modalités, de l'indemnité de sortie accordée en 2025 ?

Pourquoi ne pas avoir envisagé, dès le départ, un scénario plus flexible ou évolutif pour la gestion de ces conteneurs, sachant que le calendrier du chantier était susceptible d'évoluer ?

Sur quelle base Bruxelles Mobilité a-t-elle décidé de vendre ces conteneurs plutôt que de les intégrer dans un stock régional pour de futurs projets (installations temporaires sur chantier, relogement commercial, communication citoyenne, etc.) ?

1279 Une analyse coût-bénéfice de la revente a-t-elle été réalisée ?

Existe-t-il un inventaire régional des structures modulaires utilisées dans le cadre de chantiers publics - containers, abris, modules temporaires ? Dans la négative, avez-vous étudié la possibilité d'en créer un, afin de mutualiser et de valoriser ces ressources ?

Des demandes de réutilisation de ces containers ont-elles été formulées par d'autres administrations - communes, CPAS, STIB, etc. - avant leur mise en vente ? Quelles ont été les réponses données à ces demandes ?

À l'avenir, comment Bruxelles Mobilité entend-elle mieux anticiper les besoins de relogement ou d'infrastructure temporaire dans le cadre de ses grands projets, afin d'éviter de devoir recourir à des solutions coûteuses ou peu durables ?

Enfin, dans une optique de durabilité et de gestion publique responsable, quelles mesures prenez-vous pour réduire le gaspillage d'infrastructures publiques modulaires et favoriser leur réemploi ?

1281 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** Les chantiers significatifs doivent prendre en considération les incidences sur les différents publics impliqués. Le chantier du métro 3 au niveau de l'ancienne station Constitution a des incidences particulièrement lourdes, c'est même inédit dans l'histoire de la Région. La STIB a ainsi dû prévoir des mesures d'accompagnement sans précédent dans le cadre du pacte conclu par la Région avec la Ville de Bruxelles. Parmi celles-ci figure la mise à disposition de ces conteneurs pour établir le Stalingrad Village assurant la relocalisation de certains commerçants du palais du Midi. Cette opération a coûté deux millions d'euros de livraison, d'équipement et d'aménagement, d'installation de l'escalier et de la terrasse, de sécurisation, etc.

Bestaat er een gewestelijke inventaris van tijdelijke structuren voor gebruik bij openbare bouwprojecten? Zo niet, hebt u overwogen er een te creëren?

Hebben andere administraties, zoals gemeenten, OCMW's of de MIVB, gevraagd die containers te mogen hergebruiken? Welk antwoord hebben ze gekregen?

Hoe kan Brussel Mobiliteit in de toekomst beter anticiperen op tijdelijke huisvestings- of infrastructuurbehoeften bij zijn grote projecten, om dure of weinig duurzame oplossingen te vermijden?

Hoe zult u de verspilling van dergelijke infrastructuur tegengaan en hergebruik bevorderen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- De bouw van metrolijn 3 heeft grote gevolgen, onder meer ter hoogte van het voormalige metrostation Grondwet. Daarom heeft de MIVB begeleidende maatregelen genomen, zoals bepaald in de overeenkomst tussen het gewest en de stad Brussel. Een daarvan is het ter beschikking stellen van containers voor Stalingrad Village, waar handelaars uit het Zuidpaleis werden ondergebracht. Dat kostte 2 miljoen euro.

Op 25 november 2019 kreeg de MIVB daarvoor een tijdelijke stedenbouwkundige vergunning voor zes jaar. De laatste handelaars verlieten Stalingrad Village dan ook op 31 augustus 2025. Zesendertig handelaars hebben daarvoor een vergoeding ontvangen, voor een totaalbedrag van 3.183.196,24 euro.

Le 25 novembre 2019, la STIB a obtenu le permis d'urbanisme temporaire visant l'installation du Stalingrad Village pour une durée de six ans. Les derniers occupants ont quitté le Stalingrad Village le 31 août 2025. L'autorisation d'urbanisme, quant à elle, est arrivée à son terme le 25 novembre 2025.

Si les nuisances liées aux travaux sont nombreuses, les commerçants du Stalingrad Village ont bénéficié de nombreuses mesures d'accompagnement : un accompagnement technique, l'adaptation des conteneurs selon les spécificités de chaque commerce, une aide et un suivi, l'exonération de loyers pour l'ensemble des commerces du palais du Midi, un accompagnement par hub.brussels, etc.

Les baux ont été résiliés en février 2024, avec préavis de dix-huit mois, pour une sortie au 31 août 2025. Trente-six commerces ont perçu des indemnités liées à cette résiliation. Le montant total des indemnités versées aux commerçants s'élève à 3.183.196,24 euros. Par ailleurs, les commerçants concernés ont bénéficié d'une aide régionale octroyée par Bruxelles Économie et Emploi, dont l'enveloppe s'élevait à 5,8 millions d'euros.

Une partie des conteneurs a été affectée par la STIB à des fonctions administratives liées à un projet de remisage de trams en cours de développement. Pour le reste des containers, de nombreuses options ont été envisagées, notamment avec la Ville de Bruxelles. C'est finalement l'ASBL Up4North qui disposera des six modules pour une durée de trois ans. Ils serviront à la revitalisation sociétale du quartier Nord, dans le contexte du projet Place Noord sur la dalle de l'ancien centre de communication Nord. Au terme des trois ans, la STIB, qui reste propriétaire des biens, se réserve le droit, moyennant un préavis de six mois, de récupérer les conteneurs pour un autre usage dans l'intérêt de la Région de Bruxelles-Capitale.

Bruxelles Mobilité ne dispose pas de conteneurs. Ce sont les entrepreneurs qui fournissent les conteneurs et les réutilisent de chantier en chantier.

1283 **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).**- Vos réponses manquent quelque peu de clarté. Vous évoquez deux chiffres interpellants : 2 millions d'euros pour installer les conteneurs et 3 millions d'indemnités. Cela donne l'impression de coûts illimités, au détriment des finances des Bruxellois. Ce sont en effet ces derniers qui paieront, sans compter les désagréments subis par les commerçants, qui ont été particulièrement touchés. Les ayant rencontrés à de nombreuses reprises, je peux témoigner qu'ils ont vécu une traversée du désert catastrophique.

En revanche, je me réjouis qu'Up4North récupère les conteneurs. Je ne sais pas si la totalité sera récupérée, mais vu les besoins sur le territoire régional, j'ose espérer que cette belle ressource pourra être réutilisée sur d'autres projets, qu'il s'agisse de projets d'infrastructure ou de demandes d'association. Soyons positifs sur cet aspect !

Concernant les coûts, il est certes trop tard, mais tentons d'apprendre des erreurs considérables commises sur le chantier

Bovendien hebben de handelaars steun gekregen van Brussel Economie en Werkgelegenheid, voor in totaal 5,8 miljoen euro.

Een deel van de containers is door de MIVB toegewezen aan een project voor de bouw van een nieuwe tramremise. De vzw Up4North kan gedurende drie jaar over de overige zes containers beschikken voor een project om de Noordwijk nieuw leven in te blazen, in het kader van het project Place Noord. Daarna kan de MIVB, die eigenaar blijft van de containers, ze met een opzegtermijn van zes maanden terugvorderen voor een ander gebruik.

Brussel Mobiliteit heeft geen eigen containers. Het zijn de aannemers die ze leveren en gebruiken.

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) *(in het Frans).*- *U hebt het over 2 miljoen euro voor de plaatsing van die containers en 3 miljoen euro voor de uitbetaling van schadevergoedingen. Het zijn uiteindelijk de Brusselaars die voor die kosten moeten opdraaien en dan heb ik het nog niet over de rampzalige periode die de handelaars hebben doorgemaakt.*

Ik ben blij dat Up4North de containers mag gebruiken. Gezien de behoeften in het gewest hoop ik dat ze ook voor andere infrastructuurprojecten of voor projecten van verenigingen ter beschikking worden gesteld.

Laten we proberen te leren van de gemaakte fouten en voortaan meer inzetten op een betere coördinatie en anticipatie.

- Het incident is gesloten.

Stalingrad et essayons de travailler avec plus de coordination et d'anticipation, y compris pour ces conteneurs.

- *L'incident est clos.*

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'entretien des ponts et des ouvrages d'art bruxellois.

M. Benjamin Dalle (cd&v) *(en néerlandais).*- *La Région gère une centaine de ponts et viaducs. Bruxelles Mobilité les inspecte régulièrement et s'appuie sur un plan d'investissement pluriannuel pour en garantir la sécurité et planifier les réparations nécessaires. Si des rénovations importantes ont été lancées, certains projets accusent du retard en raison de procédures complexes, de contraintes budgétaires et de la coordination avec d'autres gestionnaires.*

Les défis restent énormes, car de nombreux ouvrages datent des années 1950 à 1970. Par ailleurs, l'augmentation du trafic et l'électrification des véhicules qui en augmente le poids peut, à long terme, avoir un impact sur la capacité de charge et l'usure de nos ponts.

Selon quelle régularité et quels critères Bruxelles Mobilité organise-t-elle l'entretien et l'inspection des ponts bruxellois ?

Selon les dernières inspections, combien de ponts sont en mauvais ou très mauvais état, et quelles mesures de sécurité ont été prises ?

Quels travaux d'entretien et de rénovation sont en cours ou planifiés ? Comment les priorités sont-elles établies ?

Le budget de l'entretien des ponts a-t-il évolué ces dernières années ?

Qu'est-ce qui a motivé le nouvel appel d'offres pour l'inspection ?

Dans quelle mesure Bruxelles Mobilité tient-elle compte de la charge supplémentaire due aux véhicules électriques et aux bus plus lourds ?

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 onderhoud van de Brusselse bruggen en bouwwerken.

De heer Benjamin Dalle (cd&v).- Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beheert een honderdtal bruggen en viaducten, die een cruciale rol spelen in de stedelijke mobiliteit en verkeersveiligheid. De voorbije jaren heeft Brussel Mobiliteit aanzienlijke inspanningen geleverd om die zogeheten kunstwerken systematisch te inspecteren en te onderhouden.

Dat gebeurt op basis van een meerjareninvesteringsplan en een reguliere inspectiecampagne, met als doel de structurele veiligheid van elk kunstwerk te waarborgen en tijdig herstellingen te kunnen plannen. In de afgelopen jaren zijn enkele ingrijpende renovaties opgestart, maar in andere dossiers lopen de wachttijden op door complexe vergunningstrajecten, coördinatie met andere beheerders of budgettaire beperkingen.

Toch blijven de uitdagingen groot. Meerdere bruggen dateren van de jaren 1950 tot 1970 en tonen duidelijke tekenen van veroudering of zelfs verval. Sommige worden bovendien zwaarder belast door het toenemende verkeer en de evolutie van het type voertuigen, onder meer als gevolg van de elektrificatie van het wagenpark. Elektrische auto's en bussen zijn immers zwaarder dan klassieke voertuigen, wat op lange termijn een impact kan hebben op de draagkracht en slijtage van onze bruggen.

Kunt u toelichten hoe Brussel Mobiliteit het regelmatige onderhoud en de inspecties van de bruggen organiseert? Hoe vaak worden de kunstwerken gecontroleerd? Welke criteria worden daarbij gehanteerd?

Hoeveel bruggen bevinden zich volgens de recentste inspectieresultaten in slechte of zeer slechte staat, en welke veiligheidsmaatregelen zijn daar eventueel van kracht?

Welke grote renovatieprojecten lopen vandaag en welke projecten staan gepland voor de komende jaren?

Hoe wordt beslist welke bruggen prioritair worden aangepakt en welke onderhoudswerken in de komende jaren worden gepland?

1291

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Bruxelles Mobilité assure la gestion des ponts par des inspections visuelles annuelles et un entretien ciblé couvrant l'ensemble des ouvrages d'art. Selon la gravité des constats, des inspections techniques plus approfondies peuvent avoir lieu. L'état des ouvrages d'art est classé de A à F, de très dégradé à sans défaut. Trois d'entre eux affichent actuellement la catégorie A, dont le pont Pierre Marchant, fermé à la circulation automobile.*

Un programme d'entretien curatif exceptionnel est en préparation pour les ouvrages relevant de la catégorie B, incluant des inspections, des études et la rédaction de cahiers des charges pour les travaux.

Des cahiers des charges ont été établis pour la rénovation du viaduc des Trois Fontaines et le pont 30 du ring, complétés par des contrats-cadres pour des travaux d'entretien exceptionnel.

Les priorités sont fixées selon l'état technique et l'impact sur la mobilité. Le budget annuel des contrats-cadres d'entretien va de 10 à 15 millions d'euros, qui s'ajoutent aux contrats spécifiques. L'électrification du parc automobile n'a, à ce stade, pas d'impact sur la structure des ponts. Les camions restent beaucoup plus lourds.

Hoe evolueert het onderhoudsbudget voor bruggen? Is dat budget de voorbije jaren toegenomen, stabiel gebleven of doorgeschoven naar andere projecten?

Wat was de aanleiding voor de regeringsbeslissing van 9 oktober 2025 om een nieuwe inspectieopdracht uit te schrijven?

In welke mate houdt Brussel Mobiliteit bij de berekening van onderhoudsbehoeften rekening met de hogere belasting door elektrische voertuigen en zwaardere bussen? Is dat al specifiek bestudeerd? Zo ja, wat zijn de bevindingen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Brussel Mobiliteit beheert de bruggen op grond van een systeem van regelmatige inspecties en gericht onderhoud. Jaarlijkse visuele inspecties vormen daarbij de basis. Ze worden uitgevoerd voor alle betrokken bouwwerken, met name bruggen, viaducten, voetgangersbruggen, tunnels, onderdoorgangen, technische galerijen en keermuren. De vaststellingen uit die inspecties worden geanalyseerd en beoordeeld op hun ernst. Wanneer daar aanleiding toe is, worden aanvullende inspecties uitgevoerd, bijvoorbeeld met betrekking tot de staat van het beton, de waterdichtheid of andere technische aspecten, om de werkelijke toestand van de bouwwerken nauwkeuriger te bepalen.

De toestand van de bruggen wordt beoordeeld aan de hand van een klassensysteem met categorieën van A tot F. Grosso modo betekent dat het volgende: categorie A betreft bouwwerken met zeer belangrijke gebreken, categorie B omvat bouwwerken met evoluerende gebreken die opgevolgd en behandeld moeten worden om verdere achteruitgang te voorkomen, en zo gaat het verder tot categorie F, die bouwwerken zonder enig gebrek betreft.

Volgens de recentste inspectieresultaten behoren drie bouwwerken tot categorie A. Het gaat over de Pierre Marchantbrug, die is afgesloten voor autoverkeer, maar toegankelijk blijft voor voetgangers en fietsers, en twee keermuren, namelijk in de Delleurlaan en de Graystraat.

Momenteel wordt een programma voor buitengewoon herstellend onderhoud opgesteld voor alle bruggen die tot categorie B behoren, met inspecties, studies of de opmaak van bestekken voor werkzaamheden.

Wat de lopende en geplande renovatieprojecten betreft, zijn bestekken opgesteld voor de renovatie van het viaduct van Drie Fontainen en voor werken aan brug 30, waar de Ring over loopt. Daarnaast zijn er twee raamovereenkomsten voor buitengewoon onderhoud voorbereid.

De prioritering van de ingrepen gebeurt op basis van de technische staat van de bouwwerken en, binnen elke categorie, op basis van de impact op de mobiliteit in geval van een gedeeltelijke of volledige buitengebruikstelling.

Wat de budgetten betreft, worden de onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd via raamcontracten en specifieke contracten. Via

1293 **M. Benjamin Dalle (cd&v)** (en néerlandais).- *Combien d'ouvrages d'art appartiennent à la catégorie B ?*

Quels sont le calendrier et le financement des rénovations du viaduc des Trois Fontaines et du pont 30 ?

Comment le budget annuel des contrats-cadres a-t-il évolué ? Est-il suffisant pour les années à venir ?

1295 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Pour des informations plus techniques sur les budgets, je vous invite à déposer une question écrite.*

L'investissement indispensable dans l'entretien et la rénovation de nos ponts nécessitera probablement des moyens supplémentaires. Il reviendra au futur gouvernement bruxellois d'élaborer un plan d'investissement à cet égard.

- L'incident est clos.

1299 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

1299 **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,**

1299 **concernant la lutte contre les vols de voitures partagées.**

1301 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Madame la Ministre, nous observons actuellement une recrudescence inquiétante des vols de voitures partagées en Région bruxelloise. De nombreux articles de presse récents, ainsi que des retours d'opérateurs et de citoyens, mettent en évidence une augmentation des vols de véhicules partagés, notamment au sein de la flotte de la société

de raamcontracten wordt jaarlijks een onderhoudsbudget van ongeveer 10 tot 15 miljoen euro uitgetrokken.

Elektrische auto's hebben op dit moment geen specifieke invloed op de structuur van de bruggen. Vrachtverkeer heeft nog altijd een veel zwaarder gewicht dan autoverkeer, zelfs als dat geëlektrificeerd is.

De heer Benjamin Dalle (cd&v).- U schept duidelijkheid over categorie A, waartoe drie bouwwerken met aanzienlijke gebreken behoren.

Beschikt u ook over cijfers over categorie B, waarbij het gaat over evoluerende, ernstige gebreken? Hoeveel bouwwerken vallen in die categorie?

U had het over twee grote projecten, namelijk het viaduct van Drie Fonteinen en brug 30. Kunt u het tijdschema en de financiering van die werkzaamheden toelichten?

Ten slotte had u het over een jaarlijks budget van 10 tot 15 miljoen euro. Hoe is dat budget de voorbije jaren geëvolueerd? Volstaat het voor de komende jaren?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- U kunt schriftelijke vragen indienen als u meer technische informatie wilt, bijvoorbeeld over de evolutie van budgetten.

Het staat buiten kijf dat we de komende jaren moeten blijven inzetten op renovatie en onderhoud van onze bruggen. Dat zal wellicht extra middelen vergen. Veel van die kunstwerken liggen op cruciale plaatsen in ons vervoersnetwerk. Het is uiteraard ondenkbaar dat we bijvoorbeeld brug 30, waar de Ring over loopt, niet behoorlijk zouden onderhouden.

Het zou goed zijn om een investeringsplan op te stellen voor de belangrijke infrastructuurwerken van de komende jaren, maar dat is aan de toekomstige Brusselse regering.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

betreffende de strijd tegen de diefstal van deelauto's.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Het aantal diefstallen van deelauto's neemt aanzienlijk toe. Dat blijkt uit persartikelen, feedback van operatoren en burgers.*

Opvallend is dat steeds meer minderjarigen – die dus geen rijbewijs hebben – daarbij betrokken zijn. Dat leidt tot bezorgdheid over de verkeersveiligheid, maar ook over de

Poppy. Ce phénomène semble être facilité par des failles dans les systèmes techniques.

Il est à noter que de plus en plus de mineurs - qui ne sont donc pas titulaires d'un permis de conduire - sont impliqués dans ces infractions. Ce constat soulève des inquiétudes non seulement en matière de sécurité routière, avec des risques d'accidents parfois graves lors d'interventions policières, mais également sur le plan de la pérennité et de l'attractivité de ces services innovants de mobilité partagée. En témoignent, les décisions de certains opérateurs de retirer leurs véhicules de la Région, faute de solutions durables pour sécuriser leurs activités.

Dans ce contexte, il paraît essentiel que les autorités régionales se mobilisent afin d'adopter une approche coordonnée, renforçant à la fois la prévention, la sensibilisation, et la sécurisation technique, afin de garantir la continuité de ce mode de mobilité durable tout en protégeant les usagers et les opérateurs.

Disposez-vous d'un état des lieux précis de l'ampleur du phénomène, notamment pour l'année écoulée, en matière de vols et d'abus liés aux voitures partagées à Bruxelles ?

Quelles actions et collaborations la Région mène-t-elle actuellement et entend-elle renforcer avec les opérateurs, la police et les communes pour prévenir ces actes et sécuriser les systèmes d'autopartage ?

Un encadrement technique ou réglementaire spécifique est-il envisagé pour protéger davantage les usagers et les opérateurs, ainsi que pour promouvoir la pérennité de ce mode de mobilité durable ?

Enfin, êtes-vous en contact avec d'autres villes ou les autres Régions pour échanger de bonnes pratiques dans la lutte contre ce type de délinquance liée aux nouveaux modes de mobilité ?

Je vous remercie d'avance pour les mesures que vous prendrez afin de garantir le bon développement de l'autopartage, tout en assurant la sécurité de toutes et tous.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le développement de la mobilité partagée en général et de l'autopartage en particulier est une action centrale du focus Good Service du plan régional de mobilité. Le déploiement de services d'autopartage à l'échelle de la Région permet plus de choix pour les citoyens et constitue un levier pour davantage de multimodalité. La recrudescence de vols et d'actes de vandalisme sur des voitures partagées est un réel obstacle au développement viable de ces activités cruciales pour l'évolution de la mobilité à Bruxelles.

Bruxelles Mobilité est en contact régulier avec les opérateurs d'autopartage. Actuellement, il s'agit de Poppy et de Cambio. Le sujet est pris très au sérieux par Bruxelles Mobilité. Toutefois, la plupart des mesures à prendre pour lutter contre ce phénomène sortent du cadre strict de la mobilité et relèvent plutôt de la sécurité au sens large. À cet égard, Bruxelles Mobilité joue, de longue date, un rôle de facilitateur en sensibilisant les acteurs du

duurzaamheid en aantrekkelijkheid van deze vorm van gedeelde mobiliteit. Bepaalde operatoren hebben inmiddels al beslist om hun voertuigen terug te trekken uit het gewest.

In deze context lijkt het me essentieel dat het gewest zich inzet voor een gecoördineerde aanpak, waarbij zowel preventie, bewustmaking als de technische beveiliging worden versterkt.

Beschikt u over een overzicht van het aantal diefstallen van deelauto's voor het afgelopen jaar?

Hoe werkt het gewest samen met de operatoren, de politie en de gemeenten om die misdrijven te voorkomen en de autodeelsystemen veiliger te maken?

Wordt er een technisch of regelgevend kader overwogen om gebruikers en operatoren beter te beschermen?

Tot slot, staat u in contact met andere steden of gewesten om goede praktijken op dit vlak uit te wisselen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- De gedeelde mobiliteit in het algemeen en autodelen in het bijzonder staan centraal in het Gewestelijk Mobiliteitsplan. De toename van het aantal gevallen van diefstal en vandalisme aan deelauto's vormt een reële belemmering voor de duurzame ontwikkeling van die activiteiten.

Brussel Mobiliteit staat regelmatig in contact met de operatoren Poppy en Cambio. De noodzakelijke maatregelen hebben echter eerder te maken met veiligheid. Brussel Mobiliteit probeert safe.brussels, de gemeenten, Brulocalis en de politiezones op dat vlak bewust te maken.

Er is geen inventaris van diefstallen van en vandalisme aan deelauto's. We kunnen alleen uitgaan van de incidenten die worden vermeld in brieven en verslagen van de operatoren.

secteur public concernés, à savoir safe.brussels, les communes et Brulocalis ainsi que les zones de police.

Nous ne disposons pas d'un inventaire précis et actualisé des vols et des actes de vandalisme. Nous ne pouvons nous fonder que sur les incidents relatés notamment dans un courrier commun de Poppy, Miles et GreenMobility en octobre 2023, dans un rapport spécifique produit par Cambio également en octobre 2023 ainsi que dans un courrier plus récent de Poppy datant d'octobre 2025. Nous disposons donc d'informations soit parcellaires, soit trop anciennes pour correspondre à la situation actuelle.

Toutefois, malgré l'absence de chiffres précis, nous sommes conscients de la gravité de la situation. C'est la raison pour laquelle, outre la concertation évoquée ci-dessus, Bruxelles Mobilité a pris l'initiative, en partenariat avec Brulocalis, d'organiser une réunion portant sur la thématique du vandalisme contre les voitures partagées. Cette réunion a eu lieu le 16 décembre 2025 avec les autorités communales et les zones de police. L'objectif était de sensibiliser ce public cible à l'ampleur du phénomène et de réfléchir avec lui à des pistes de solutions opérationnelles. Le simple fait de mettre un visage derrière les opérateurs d'autopartage et, pour eux, de savoir à qui s'adresser en cas de problème sera bénéfique.

Plus globalement, Bruxelles Mobilité est en contact avec de nombreuses autres villes pour échanger sur les thèmes de l'autopartage et de la mobilité partagée en général, sans pour autant que ces échanges portent spécifiquement sur la problématique du vol et du vandalisme.

1305 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Il est essentiel de poursuivre les différents échanges et de réunir tous les acteurs autour de la table : safe.brussels, Brulocalis, les opérateurs de mobilité partagée et les autorités régionales afin de définir les solutions possibles. C'est en effet toute une chaîne qui est touchée. Les coûts des vols et des dégradations sur les véhicules partagés risquent en outre de se répercuter sur les usagers. Si ce phénomène croissant n'est pas endigué, il compliquera le quotidien des Bruxellois qui dépendent de ces nouveaux moyens de transport.

- L'incident est clos.

1309 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

1309 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,**

1309 **concernant les aménagements dans le quartier de la Bascule à Uccle à la suite d'un tragique accident.**

1311 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Le 4 novembre dernier, un accident mortel impliquant un piéton s'est produit sur la chaussée de Waterloo, dans le quartier de La Bascule à Uccle. Ce carrefour majeur relie plusieurs communes du sud de Bruxelles et constitue

We zijn ons bewust van de ernst van de situatie. Daarom organiseerde Brussel Mobiliteit, in samenwerking met Brulocalis, op 16 december 2025 een bijeenkomst over het thema vandalisme tegen deelauto's. Het doel was om de gemeenten en de politiezones bewust te maken van de omvang van het fenomeen en om samen na te denken over oplossingen. Alleen al het feit dat de operatoren weten tot wie zij zich kunnen wenden, zal een positief effect hebben.

In het algemeen wisselt Brussel Mobiliteit met tal van andere steden van gedachten over gedeelde mobiliteit.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Het gewest moet de gesprekken met safe.brussels, Brulocalis en de operatoren voortzetten om tot een oplossing te komen. Als dit fenomeen niet wordt ingeperkt, zullen de gebruikers daarvan het slachtoffer zijn, want de kosten zullen aan hen doorgerekend worden.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

betreffende de aanpassingswerken in de Ukkelse wijk Bascule na een tragisch ongeval.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Op 4 november jongstleden vond er een dodelijk ongeval plaats met een voetganger op de Waterlooosesteenweg in Ukkel. Het slachtoffer werd aangereden door een vrachtwagen toen ze de*

un axe de circulation intense, tant pour les véhicules que pour les usagers actifs. La victime a été percutée par un camion alors qu'elle traversait la chaussée aux abords d'un arrêt de tram et d'une zone commerçante particulièrement fréquentée. Un mois plus tôt, une jeune fille a également été renversée et n'est pas passée loin d'une issue tragique.

Ce drame s'ajoute aux préoccupations croissantes exprimées par les riverains et les associations locales, qui dénoncent de longue date la dangerosité de ce carrefour et la complexité de la cohabitation entre les différents modes de déplacement. L'absence de signalisation adaptée, le flux élevé de véhicules, la présence d'arrêts de tram et de nombreux commerces renforcent la nécessité d'apporter des aménagements favorisant la sécurité, notamment pour les usagers faibles.

Force est de constater que l'avenue Legrand subit, elle aussi, un trafic plus intense que ce qu'elle est en capacité de supporter. Pourquoi ? Cette avenue et la chaussée de La Hulpe sont devenues les deux seuls accès pour passer d'Uccle et Ixelles vers l'est de la Région, depuis que le bois de la Cambre est fermé.

Dans ce contexte, et au regard de la compétence régionale en matière de voirie, je souhaiterais vous interroger sur le rôle de Bruxelles Mobilité dans la conception, la planification et la gestion des aménagements en cours ou envisagés à cet endroit. Quels travaux ou quelles mesures Bruxelles Mobilité prévoit-elle pour améliorer la sécurité du carrefour de La Bascule ?

Quelle est la place donnée à la concertation locale avec la commune ou les habitants dans l'élaboration de ces dispositifs ?

À la lumière de cet accident tragique, des adaptations spécifiques sont-elles envisagées pour renforcer la protection des usagers vulnérables et prévenir de nouveaux drames ?

¹³¹³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'accident mortel à l'arrêt Bascule est tout à fait dramatique. Toutes mes pensées vont à la victime, à sa famille et à ses proches. On ne peut jamais accepter que des accidents mortels se produisent dans la Région, c'est pourquoi j'accorde autant d'importance et d'efforts à la vision zéro, c'est-à-dire l'objectif de zéro mort et blessé grave sur nos routes d'ici à 2030.

Le plan d'action régional de sécurité routière prévoit que les inspections et les rapports postcollisions soient systématiquement réalisés à la suite de collisions mortelles. Ces inspections et ces rapports ont plusieurs objectifs, entre autres :

- établir si l'infrastructure peut être directement mise en cause ou si celle-ci, aménagée autrement, aurait pu contribuer à réduire les conséquences de l'accident ;

- déterminer les actions liées aux contrôles et sanctions qui pourraient réduire les risques et la survenance de ce type de collision. Pour être claire, ces rapports n'ont pas pour objectif de déterminer les responsabilités des personnes impliquées - un

weg overstak ter hoogte van een tramhalte. Een maand eerder werd daar ook een jong meisje aangereden.

Buurtbewoners en lokale verenigingen waarschuwen er al lang voor dat het kruispunt Bascule gevaarlijk is, onder meer door het kluwen van verschillende vervoerswijzen, het ontbreken van aangepaste verkeersborden en de aanwezigheid van tramhaltes en talrijke winkels. Bovendien is de Legrandlaan overbelast sinds het Ter Kamerenbos afgesloten is voor het wegverkeer.

Welke maatregelen neemt Brussel Mobiliteit om de veiligheid op het kruispunt Bascule te verbeteren?

Op welke manier worden de bewoners en de gemeente betrokken bij het uitwerken van oplossingen?

Komen er aanpassingen om zwakke weggebruikers beter te beschermen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Mijn gedachten gaan uiteraard uit naar het slachtoffer van het dodelijk ongeval. Elk dodelijk ongeval is er een te veel. Daarom zet ik me in voor de nulvisie, het streven naar nul doden en zwaargewonden in het verkeer tegen 2030.*

Volgens het Gewestelijk Actieplan verkeersveiligheid moet er na elk dodelijk ongeval een inspectieverslag worden opgesteld. Daarbij wordt onderzocht of een andere inrichting van de infrastructuur had kunnen bijdragen tot het verminderen van de ernst van het ongeval. Daarnaast wordt nagegaan of controles en sancties de risico's en het aantal van dit soort ongevallen kunnen verminderen.

Op basis van het verslag van de cel Verkeersveiligheid worden eventueel maatregelen voorgesteld aan de gemeenten en politiezones.

Na het dodelijk ongeval van 4 november 2025 heeft Brussel Mobiliteit op 12 november een verkeersveiligheidsinspectie uitgevoerd in aanwezigheid van een inspecteur van de politiezone en vertegenwoordigers van de gemeente. Als uit het

travail qui est de la compétence de la Justice -, mais d'effectuer une analyse et d'en tirer des conclusions pour la Région.

Sur la base du rapport de la cellule de la sécurité routière, les actions éventuelles sont réparties au sein de Bruxelles Mobilité et sont suggérées aux communes et aux zones de police.

À la suite de l'accident mortel du 4 novembre 2025, une inspection de sécurité routière a été effectuée le 12 novembre par Bruxelles Mobilité, en présence d'un inspecteur de la zone de police et de représentants de la commune. Le rapport étant en cours de finalisation, il est trop tôt pour tirer des conclusions et dire quelles mesures seront prises.

Lorsque le rapport sera finalisé, si des mesures de modification de l'infrastructure doivent être prises, un chef de projet sera désigné pour analyser en détail les améliorations pouvant être mises en œuvre à court terme. Lorsqu'un projet est étudié, le chef de projet prend naturellement contact avec la commune ou avec d'autres acteurs comme la STIB. D'autres contacts peuvent être pris si nécessaire.

En matière de prévention, un système d'analyse des zones à concentration d'accidents (ZACA) a été mis en place. Nous avons remplacé l'ancienne liste, qui datait de plusieurs années, par un système plus évolutif, avec des données et des chiffres qui évoluent tous les deux ans et qui incluent les accidents plus légers, pour déterminer les endroits les plus dangereux de la Région et entreprendre des actions à cet égard. Le caractère évolutif de la liste des ZACA nous permet d'intervenir là où c'est le plus urgent et le plus important.

Des mesures plus générales sont également adoptées dans le cadre du plan d'action régional de sécurité routière (PASR), telles que la sécurisation et l'amélioration de la visibilité des passages pour piétons ; il s'agit en effet de zones accidentogènes en raison du manque de visibilité des piétons. Cette action sera menée sur l'ensemble des axes régionaux.

¹³¹⁵ La protection des usagers actifs est primordiale pour la Région. Chaque jour, des projets sont analysés et des améliorations sont apportées à l'infrastructure pour réduire les risques, non seulement pour les usagers actifs, mais également pour tous les autres usagers. Dans le cas particulier du récent décès que vous évoquez, il semble que le contexte est lié aux angles morts. Dès lors, il ne s'agit pas d'un problème de voirie, mais bien de véhicules.

La thématique des angles morts, particulièrement importante, sera d'ailleurs abordée dans la réponse à une question de Mme Bennani lors d'une réunion de commission à venir. En effet, nous menons aussi plusieurs actions sur différents axes pour réduire le nombre de victimes dans des collisions liées aux angles morts. Bien entendu, l'ensemble des mesures prises sont inscrites dans le plan d'action régional de sécurité routière (PASR), qui inclut tout un trajet participatif avec les zones de police et les

verslag daarvan blijkt dat de infrastructuur aangepast moet worden, zal een projectleider nagaan welke verbeteringen op korte termijn mogelijk zijn, uiteraard in overleg met de gemeente of met andere actoren, zoals de MIVB.

Er is een nieuw systeem voor de analyse van ongevalgevoelige zones, dat meer evolutief is, met gegevens die om de twee jaar worden bijgewerkt en ook minder ernstige ongevallen omvatten. Daardoor kunnen we ingrijpen waar dat het meest dringend is.

In het kader van het Gewestelijk Actieplan verkeersveiligheid worden algemene maatregelen genomen, zoals het beveiligen en verbeteren van de zichtbaarheid van voetgangersoversteekplaatsen, aangezien dit ongevalgevoelige zones zijn. De bescherming van actieve weggebruikers is van cruciaal belang.

Het ongeval waarnaar u verwijst, zou een dodehoekongeval zijn. Dat belangrijke thema komt binnenkort aan bod in het antwoord op een vraag van mevrouw Bennani. We voeren actie op verschillende fronten om het aantal dodehoekongevallen te verminderen.

Uiteraard staan alle maatregelen die we nemen in het Gewestelijk Actieplan verkeersveiligheid, dat een participatief traject met de politie en de betrokken actoren omvat om de doelstelling van de nulvisie te bereiken.

acteurs concernés. Celui-ci vise à établir les bonnes priorités afin d'atteindre l'objectif de la vision zéro.

1317

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Il importe de tirer dans les semaines à venir les conclusions des rapports qui auront été réalisés et d'analyser les améliorations qui peuvent être apportées à court et moyen termes. De tels drames ne devraient plus se produire et il faut poursuivre le travail effectué et résorber l'arriéré en matière de sécurisation des zones à concentration d'accidents (ZACA). La protection indispensable des usagers vulnérables doit constituer notre boussole.

- *L'incident est clos.*

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Het is belangrijk dat we weten welke verbeteringen op korte en middellange termijn mogelijk zijn. Dergelijke drama's mogen zich niet meer voordoen. We moeten de achterstand bij het veiliger maken van ongevalgevoelige zones zo snel mogelijk wegwerken.*

- *Het incident is gesloten.*