



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

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

\_\_\_\_\_

**Commission de la Mobilité,**

**chargée des Travaux publics,  
du Transport et de la  
Sécurité routière**

\_\_\_\_\_

**RÉUNION DU  
MARDI 14 JUILLET 2026**

\_\_\_\_\_

**SESSION 2025-2026**

\_\_\_\_\_

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

\_\_\_\_\_

**Commissie voor de Mobiliteit,**

**belast met de Openbare Werken,  
het Vervoer  
en de Verkeersveiligheid**

\_\_\_\_\_

**VERGADERING VAN  
DINSDAG 14 JULI 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](mailto:criv@parlement.brussels)

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse  
[www.parlement.brussels](http://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](mailto:criv@parlement.brussels)

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op  
[www.parlement.brussels](http://www.parlement.brussels)

## SOMMAIRE

Demande d'explications de M. Alain Maron 7

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

concernant l'étude de Brussels Studies sur le préméto +, comme alternative au métro 3.

Discussion – Orateurs :

M. Alain Maron (Ecolo)

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB)

Mme Amélie Pans (MR)

Mme Joëlle Maison (DéFI)

M. Gilles Verstraeten (N-VA)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de M. Alain Maron 17

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

concernant la vision régionale sur le développement des magistrales piétonnes.

Discussion – Orateurs :

M. Alain Maron (Ecolo)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mme Latifa Aït Baala (PS)

M. Mounir Laarissi (Les Engagés)

M. Gilles Verstraeten (N-VA)

## INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Alain Maron 7

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de studie van Brussels Studies over premetro+, als alternatief voor metrolijn 3.

Bespreking – Sprekers:

De heer Alain Maron (Ecolo)

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)

Mevrouw Amélie Pans (MR)

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)

De heer Gilles Verstraeten (N-VA)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van de heer Alain Maron 17

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de gewestelijke visie op de ontwikkeling van voetgangersboulevards.

Bespreking – Sprekers:

De heer Alain Maron (Ecolo)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mevrouw Latifa Aït Baala (PS)

De heer Mounir Laarissi (Les Engagés)

De heer Gilles Verstraeten (N-VA)

|                                                                                                                                                                                     |    |                                                                                                                                                                     |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Mme Elke Van den Brandt, ministre                                                                                                                                                   |    | Mevrouw Elke Van den Brandt, minister                                                                                                                               |    |
| Demande d'explications de M. Sven Gatz                                                                                                                                              | 26 | Vraag om uitleg van de heer Sven Gatz                                                                                                                               | 26 |
| à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal, |    | aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn, |    |
| concernant la baisse du nombre de voyageurs, l'augmentation des effectifs et la diminution du taux de couverture à la STIB.                                                         |    | betreffende de dalende reizigerscijfers, het groeiend personeelsbestand en de afnemende dekkingsgraad bij de MIVB.                                                  |    |
| Demande d'explications jointe de M. Oliver Rittweger de Moor                                                                                                                        | 26 | Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Oliver Rittweger de Moor                                                                                                    | 26 |
| concernant le rapport annuel 2025 présenté au conseil d'entreprise de la STIB.                                                                                                      |    | betreffende het jaarverslag 2025 dat werd voorgelegd aan de raad van bestuur van de MIVB.                                                                           |    |
| Discussion conjointe – Orateurs :                                                                                                                                                   |    | Gezamenlijke bespreking – Sprekers:                                                                                                                                 |    |
| M. Sven Gatz (Anders.)                                                                                                                                                              |    | De heer Sven Gatz (Anders.)                                                                                                                                         |    |
| M. Oliver Rittweger de Moor (PTB)                                                                                                                                                   |    | De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)                                                                                                                              |    |
| Mme Clémentine Barzin (MR)                                                                                                                                                          |    | Mevrouw Clémentine Barzin (MR)                                                                                                                                      |    |
| M. Gilles Verstraeten (N-VA)                                                                                                                                                        |    | De heer Gilles Verstraeten (N-VA)                                                                                                                                   |    |
| Mme Latifa Aït Baala (PS)                                                                                                                                                           |    | Mevrouw Latifa Aït Baala (PS)                                                                                                                                       |    |
| Mme Elke Van den Brandt, ministre                                                                                                                                                   |    | Mevrouw Elke Van den Brandt, minister                                                                                                                               |    |
| Question orale de Mme Amélie Pans                                                                                                                                                   | 36 | Mondelinge vraag van mevrouw Amélie Pans                                                                                                                            | 36 |
| à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal, |    | aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn, |    |
| concernant l'état d'avancement des travaux affectant la desserte du tram 55 à Evere.                                                                                                |    | betreffende de voortgang van de werken die gevolgen hebben voor tramlijn 55 in Evere.                                                                               |    |
| Question orale de Mme Sofia Bennani                                                                                                                                                 | 38 | Mondelinge vraag van mevrouw Sofia Bennani                                                                                                                          | 38 |
| à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux                                                          |    | aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,                                                                                |    |

|                                                                                                                                                                                     |    |                                                                                                                                                                                                          |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,                                                                                                                            |    | bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,                                                                                                                           |    |
| concernant l'interruption temporaire de sept lignes de tram, dont le 8 et le 93 avenue Louise.                                                                                      |    | betreffende de tijdelijke onderbreking van zeven tramlijnen, waaronder de lijnen 8 en 93 op de Louizalaan.                                                                                               |    |
| Question orale de Mme Sofia Bennani                                                                                                                                                 | 41 | Mondelinge vraag van mevrouw Sofia Bennani                                                                                                                                                               | 41 |
| à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal, |    | aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,                                      |    |
| concernant l'état d'avancement des outils de recouvrement visant les véhicules immatriculés à l'étranger et les résidents circulant sous plaque étrangère.                          |    | betreffende de stand van zaken met betrekking tot de instrumenten voor de invordering van boetes voor in het buitenland ingeschreven voertuigen en bewoners die met een buitenlandse nummerplaat rijden. |    |
| 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, de la Sécurité routière et du Bien-être animal, |    | aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,                                      |    |
| concernant la gare routière temporaire de Brussels Airport et l'intégration tarifaire multimodale.                                                                                  |    | betreffende het tijdelijke busstation van Brussels Airport en de multimodale integratie van de tarieven.                                                                                                 |    |
| Question orale de M. Oliver Rittweger de Moor                                                                                                                                       | 46 | Mondelinge vraag van de heer Oliver Rittweger de Moor                                                                                                                                                    | 46 |
| à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal, |    | aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,                                      |    |
| concernant la condamnation de la STIB pour représailles à l'encontre d'un lanceur d'alerte.                                                                                         |    | betreffende de veroordeling van de MIVB wegens vergeldingsmaatregelen tegen een klokkenluider.                                                                                                           |    |
| Question orale de Mme Amélie Pans                                                                                                                                                   | 49 | Mondelinge vraag van mevrouw Amélie Pans                                                                                                                                                                 | 49 |
| à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux                                                          |    | aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,                                                                                                                     |    |

publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,

concernant l'état préoccupant du tunnel piétonnier Vergote et la sécurisation des traversées piétonnes dans le cadre du réaménagement du boulevard Reyers.

Question orale de Mme Aurélie Czekalski

52

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

concernant le déploiement de bodycams sur le réseau de la STIB.

Question orale de M. Mounir Laarissi

54

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

concernant l'état d'avancement d'un service public de vélos partagés au-delà du 16 septembre 2026.

bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de zorgwekkende toestand van de voetgangerstunnel bij de Vergotesquare en de beveiliging van de voetgangersoversteekplaatsen bij de heraanleg van de Reyerslaan.

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 52

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende het gebruik van bodycams op het MIVB-net.

Mondelinge vraag van de heer Mounir Laarissi 54

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de stand van zaken met betrekking tot een openbare deelfietsdienst na 16 september 2026.

1103 Présidence : M. Sven Gatz, doyen d'âge.

Voorzitterschap: de heer Sven Gatz, oudste lid in jaren.

1105 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. ALAIN MARON**  
1105 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,**

**VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER ALAIN MARON**  
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Vekeersveiligheid en Dierenwelzijn,

1105 **concernant l'étude de Brussels Studies sur le préméto +, comme alternative au métro 3.**

**betreffende de studie van Brussels Studies over premetro+, als alternatief voor metrolijn 3.**

1107 **M. Alain Maron (Ecolo).**- Ce 21 mai 2026, Brussels Studies a publié une étude sur d'autres solutions que la ligne de métro 3, dont celle du préméto +. Cette étude est particulièrement intéressante dans la mesure où elle a été réalisée par des universitaires, pas par des associations militantes, dans un contexte où le gouvernement a décidé d'abandonner le projet de métro 3 Nord-Bordet. En effet, le métro ne reliera pas cette station, en tout cas pas avant très longtemps.

**De heer Alain Maron (Ecolo)** (in het Frans).- Brussels Studies publiceerde op 21 mei 2026 een studie over alternatieven voor metrolijn 3, waaronder premetro+. Die studie is zeer interessant, gezien de stopzetting van het metrolijn 3-project tussen het Noordstation en Bordet.

*De vraag rijst of het nog zin heeft door te gaan met de werkzaamheden op het stuk tussen Albert en het Noordstation, zeker als we rekening houden met de problemen tussen het Zuidstation en het Zuidpaleis, waardoor het afwerken van die tunnel enorm tijdrovend en geldverslindend wordt.*

*Volgens de studie zorgt premetro+ voor een capaciteitsstijging van 25% tijdens de spits in de tunnel Noordstation-Albert, wat de capaciteitsproblemen daar zou oplossen en de doorkomsttijd van 2,5 tot 2 minuten zou terugbrengen. Het Zuidpaleis zou behouden kunnen blijven en de tunnel tussen het Zuidstation en het Zuidpaleis zou niet afgewerkt hoeven te worden, wat 300 tot 400 miljoen euro zou uitsparen.*

Évidemment, la question des travaux à réaliser sur le premier segment entre les arrêts Albert et Gare du Nord se pose. En effet, ces travaux sont-ils encore pertinents ? Et puis, il faut tenir compte des difficultés majeures rencontrées, entre autres sur le segment Gare du Midi - palais du Midi où subsistent deux bouchons. Autrement dit, le tunnel est loin d'être finalisé. Ce chantier sera chronophage et très coûteux. Finaliser ce tunnel coûtera plus cher que d'opter pour d'autres solutions, mais l'étude ne se penche pas sur ce point-là. L'étude présente différentes hypothèses en intégrant les temps de parcours, en partant de différents endroits de la ville, avec recours au métro 3 et au préméto +, et d'autres hypothèses encore.

Le résultat de l'étude peut sembler surprenant, car, selon les auteurs, le préméto + offre une augmentation de capacité horaire de 25 % aux heures de pointe. Il permet donc de résoudre le manque de capacité dans le segment Gare du Midi-Gare du Nord ainsi que de réduire l'intervalle de passage dans le tunnel Gare du Nord-Albert à 2 minutes, contre 2 minutes 30 actuellement. Cette option évite aussi la destruction du palais du Midi et la construction du nouveau tunnel entre la Gare du Midi et le palais du Midi, ce qui engendrerait des économies budgétaires substantielles. Il est en effet question de 300 à 400 millions d'euros pour achever ce tunnel afin d'y faire circuler des trams qui roulent déjà dans le tunnel situé à côté.

1109 Il s'agit donc d'une solution pragmatique et peu coûteuse, qui semble offrir le meilleur rapport entre l'investissement et le résultat. Elle tombe à pic, puisqu'elle démontre qu'elle est globalement la solution la plus efficiente, même en temps de parcours, puisque les usagers ne doivent pas changer de mode de transport. L'hypothèse d'un métro entre Albert et Gare du Nord entraîne par contre différentes ruptures de charge.

*Het premetro+-scenario is duidelijk het efficiëntste, ook op het vlak van reistijd, want reizigers hoeven niet over te stappen, zoals bij het scenario van een metro tussen Albert en het Noordstation.*

*De regering staat dus voor een strategische keuze. Als er voortgewerkt wordt aan de tunnel, zullen de werkzaamheden tijdens deze regeerperiode niet rond zijn, terwijl de kosten wel blijven oplopen.*

C'est donc un choix stratégique qui s'impose, et qui va engager le gouvernement durant cette législature, ainsi que les gouvernements suivants. En effet, si le tunnel est réalisé, les

travaux ne seront pas achevés sous cette législature, et les coûts continueront. Les coûts suivants seront liés au métro au-delà de la station Gare du Nord vers le nord, tandis que d'aucuns rêvent aussi d'un métro vers le sud jusqu'à Uccle.

Il est donc important de connaître votre analyse et votre appréciation de cette étude. Avez-vous fait étudier sérieusement l'hypothèse prémétro + récemment ? Vous avez déjà indiqué que la STIB avait considéré cette option comme peu pertinente, notamment parce qu'elle estimait, pour des raisons obscures, qu'il ne fallait pas mettre les trams 51 et 82 en surface.

Ici, il y a cependant de nouvelles hypothèses, puisque la situation a changé et que le projet de métro est abandonné. Des économies budgétaires sont instaurées dans tous les secteurs, y compris dans le plan pluriannuel d'investissement de la STIB, à tel point que le gouvernement essaie de financer une nouvelle ligne de tram à l'aide du plan social pour le climat. Ce procédé n'a strictement aucun sens mais illustre les économies budgétaires du gouvernement, ainsi que les difficultés et incertitudes urbanistiques liées à la destruction du palais du Midi. En effet, rien ne garantit à ce stade qu'un permis sera délivré ni que l'ensemble des recours seront levés. La délivrance d'un permis définitif autorisant la démolition du palais du Midi n'est donc pas pour demain.

Au regard de ces nouveaux éléments, qui n'étaient pas connus il y a deux ou trois ans, l'hypothèse du prémétro + est-elle maintenant étudiée sérieusement ? Si oui, avec quelles conclusions ? Ne pensez-vous pas qu'une étude indépendante sur cette hypothèse, ou des variantes à celle-ci, sur la base des éléments connus et des incertitudes actuelles, soit pertinente pour sortir enfin par le haut de cette saga ? Elle permettrait aussi de disposer d'un plan B si la destruction du palais du Midi ne pouvait être réalisée.

<sup>1111</sup> **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).**- Cette étude de Brussels Studies est non seulement d'actualité, mais c'est aussi la plus sérieuse qui ait été menée pour comparer l'évolution de l'accessibilité des quartiers bruxellois en transport public selon différents scénarios : métro 3 complet, métro 3 amputé et prémétro +.

Quelles en sont les conclusions ? En ce qui concerne le temps de parcours horaire moyen par destination, les résultats sont clairs : les meilleurs sont obtenus par le projet prémétro +. Il permet en moyenne de diminuer le temps de parcours des itinéraires en transport public au sein de la Région de Bruxelles-Capitale, davantage encore que le métro 3 complet. L'option obtenant les moins bons résultats est celle que votre gouvernement a choisie, à savoir un métro 3 amputé, qui ferait en moyenne augmenter le temps de parcours des usagers.

S'agissant du temps de parcours perçu, le constat est identique : en moyenne, pour les 25 destinations considérées, le bénéfice du scénario « métro 3 complet » est encore plus faible, avec un gain quasi nul, tandis que le scénario « métro 3 amputé » conduit à

*De MIVB nam het premetro+-scenario tot nog toe niet ernstig omdat ze, om onduidelijke redenen, trams 51 en 82 niet bovengronds wilde laten rijden. De situatie is echter veranderd nu wordt afgezien van het metro 3-project; de regering in alle sectoren bespaart, ook op het meerjarig investeringsplan van de MIVB, en een stedenbouwkundige vergunning voor de afbraak van het Zuidpaleis hoogst onzeker is.*

*Hebt u, in het licht van die nieuwe elementen, het premetro +-scenario nu wel ernstig laten onderzoeken? Die studie kan immers eindelijk een uitweg bieden uit dit onverkwikkelijke verhaal.*

**De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).**- Deze studie van Brussels Studies biedt de tot dusver grondigste vergelijking tussen drie scenario's wat de bediening van de Brusselse wijken door het openbaar vervoer betreft: de volledige metrolijn 3, de verkorte metrolijn 3 en premetro+.

*Het laatste scenario zorgt duidelijk voor de kortste reistijden, korter nog dan de volledige metrolijn 3. Het scenario dat uw regering heeft gekozen, de verkorte metrolijn 3, zou de reistijden gemiddeld zelfs verlengen. Wat de ervaren reistijd betreft is dat nog iets sterker het geval en verdwijnt de tijdwinst van de volledige metrolijn 3 vrijwel helemaal.*

*In beide metro 3-scenario's zou bovendien het aantal overstappen stijgen, wat erg belemmerend is voor personen met een beperkte mobiliteit, die 40% van de reizigers van de MIVB uitmaken. Het premetro+-scenario scoort ook hier het beste.*

une augmentation des temps de parcours perçus. Seul le scénario « préméto + » permet une amélioration générale.

Pour ce qui est des correspondances, nous savons que 40 % des usagers de la STIB sont considérés comme des personnes à mobilité réduite, pour lesquels les correspondances sont très dissuasives. Ici aussi, on remarque que le projet de métro 3, qu'il soit amputé ou complet, augmenterait inévitablement le nombre moyen de correspondances, contrairement au projet préméto +, qui vise justement à le diminuer.

Ainsi, alors que le projet préméto + améliore les trois critères étudiés, votre projet de métro 3 amputé entraîne une dégradation de ces mêmes critères.

- 1113 Avez-vous lu cette étude de Brussels Studies ? La Commission régionale de la mobilité a demandé que cette option de préméto + soit analysée par des experts indépendants. Pourquoi cela n'a-t-il pas encore été fait ? Pour quand est-ce prévu ?

Cette analyse est d'autant plus urgente que cette solution alternative pourrait voir le jour sans nécessiter l'achèvement des travaux à la station Toots Thielemans, qui implique la démolition et la reconstruction du palais du Midi pour un coût de plus de 400 millions d'euros, alors que la Région fait déjà face à des difficultés budgétaires.

- 1115 **Mme Amélie Pans (MR).**- Au mois de mai dernier, Brussels Studies publiait une étude consacrée au scénario du préméto +, qui a relancé le débat sur l'avenir du métro 3 et les différentes options pour répondre aux besoins de mobilité sur l'axe nord-sud. Pour le MR, une chose reste inchangée : cet axe est stratégique. Les habitants de Schaerbeek, d'Evere et plus largement du nord de Bruxelles ont besoin d'une offre de transport performante.

En revanche, ce qui doit changer, c'est la manière dont les décisions sont prises. Les travaux de la commission spéciale métro 3, dont les recommandations viennent d'être adoptées, ont mis en évidence une série de défaillances : une gouvernance éclatée, des responsabilités mal définies, des risques insuffisamment anticipés et des décisions parfois prises sur la base d'analyses incomplètes. C'est précisément pour éviter que de telles situations ne se reproduisent que le Parlement recommande désormais que les grands choix d'investissement s'appuient sur des études complètes et indépendantes, une comparaison objective des scénarios et une évaluation rigoureuse des risques, des coûts et des bénéfices.

Dans ce contexte, l'étude de Brussels Studies mérite d'être examinée avec sérieux, non pas parce qu'elle apporterait nécessairement la bonne réponse, mais parce qu'elle remet sur la table une hypothèse qui doit être évaluée avec la même rigueur que les autres options.

Quelle analyse le gouvernement fait-il des conclusions de cette étude ? Quels en sont les principaux apports et les principales limites ?

*De Gewestelijke Mobiliteitscommissie vraagt dat dit scenario door onafhankelijke experts geanalyseerd wordt. Waarom is dat nog niet gebeurd? Wanneer zal dat gebeuren?*

*Voor dit scenario hoeft metrostation Toots Thielemans niet te worden afgewerkt, waardoor het Zuidpaleis niet hoeft te worden afgebroken en heropgebouwd, wat meer dan 400 miljoen euro kan uitsparen.*

**Mevrouw Amélie Pans (MR)** (in het Frans).- De studie van Brussels Studies van mei 2026 heeft het debat over de opties voor de noord-zuidas heropend. Voor de MR blijft het essentieel dat de inwoners van de noordelijke zone van het gewest over degelijk openbaar vervoer kunnen beschikken.

*De bijzondere commissie over metro 3 legde een reeks tekortkomingen in de besluitvorming bloot en formuleerde de aanbeveling dat grote investeringskeuzes voortaan berusten op volledige en onafhankelijke studies, op een objectieve vergelijking tussen scenario's en op een grondige analyse van risico's, kosten en baten. We moeten het preméto+-scenario dus even degelijk onderzoeken als alle andere.*

*Wat is het standpunt van de regering over deze studie? Wat zijn de voornaamste verdiensten en beperkingen ervan?*

*Beschikt u over een geactualiseerde analyse die de verschillende opties vergelijkt op het vlak van totale kostprijs, capaciteit, uitvoeringstermijnen en technische risico's?*

Les recommandations de la commission spéciale insistent sur la nécessité de comparer objectivement les différents scénarios avant toute décision majeure : disposez-vous aujourd'hui d'une analyse actualisée mettant en regard les différentes options envisageables - qu'il s'agisse de la poursuite du projet, de variantes ou de solutions alternatives - et tenant compte des coûts complets, des capacités de chacune, des délais de réalisation, des risques techniques et de leur impact urbanistique ?

1117 Dans l'hypothèse où une telle analyse n'existe pas encore, par quels moyens le gouvernement souhaite-t-il la réaliser ? Envisage-t-il de faire appel à un bureau d'études externe et indépendant, à un bureau déjà impliqué dans le projet métro 3 - ce qui nécessiterait un avenant à son contrat - ou à une administration concernée telle que Bruxelles Mobilité ou Beliris ?

Enfin, pouvez-vous confirmer que votre ministère souhaite prendre en considération les recommandations de la commission spéciale, notamment en matière de gouvernance, de transparence, d'indépendance des études et de maîtrise des risques budgétaires pour toutes les futures décisions relatives au métro 3 ?

1119 **Mme Joëlle Maison (DéFI).** - Je souhaite citer un extrait du rapport de Brussels Studies. « Si le métro complet permet généralement de réduire significativement les temps de parcours horaire autour de son axe Nord-Bordet, nonobstant la profondeur des stations prévues qui n'a pu être modélisée, cette amélioration est largement tempérée, voire annulée, une fois la perception des usagers et l'augmentation du nombre de correspondances prises en compte. Le scénario « métro 3 amputé », celui dans lequel nous nous engouffrons via la déclaration de politique générale, tend en moyenne à aggraver les temps de parcours et à multiplier les correspondances sur un grand nombre d'itinéraires, induisant de facto une double peine pour les passagers : allongement des temps de parcours, hausse des risques, incertitude et inconfort inhérents aux correspondances. Dans les deux scénarios, Neder-Over-Heembeek et Uccle sont toujours perdantes, et d'autres quartiers peuvent également perdre en accessibilité, en fonction du couple origine-destination. »

Je suis assez satisfaite d'entendre Mme Pans s'exprimer sur l'opportunité d'une nouvelle étude qui viendrait compléter ou corroborer celle de Brussels Studies, car ce n'est pas, me semble-t-il, la direction que prend le gouvernement dans son intégralité. Je pense qu'il serait totalement irresponsable de ne pas en tenir compte. Je le dis en tant que personne qui, tout comme mon groupe, DéFI, a toujours été favorable au métro. Il s'agit clairement d'un changement de cap. Les problèmes au palais du Midi ont commencé à nous dissuader d'envisager le métro tel qu'il était conçu à la base.

Cette étude change complètement la donne. L'on ne peut pas à la fois émettre des recommandations qui s'appliqueraient à de futures infrastructures et ne pas tenir compte de ces recommandations pour les travaux actuels.

*Zo niet, hoe wil de regering die analyse laten uitvoeren? Zal ze daarvoor een beroep doen op een extern en onafhankelijk adviesbureau, op een adviesbureau dat al bij het metro 3-project betrokken is of op een overheidsdienst als Brussel Mobiliteit of Beliris?*

*Zult u de aanbevelingen van de bijzondere commissie ter harte nemen?*

**Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans). - Uit de studie van Brussels Studies blijkt dat in het scenario van de volledige metrolijn 3 de tijdwinst op de noord-zuidas grotendeels verdwijnt als we rekening houden met de ervaren reistijd en de verhoogde overstaptijd; dat in het scenario van de verkorte metrolijn 3, waar deze regering voor gekozen heeft, de reistijd gemiddeld stijgt en er meerdere overstappen nodig zijn; en dat in beide scenario's wijken, zoals Neder-Over-Heembeek en Ukkel minder goed bediend worden.

*De DéFI-fractie was altijd voorstander van de metro, maar deze studie werpt een nieuw licht op de zaak. De regering kan die niet zomaar naast zich neerleggen en zou inderdaad best, zoals mevrouw Pans voorstelt, een nieuwe studie bestellen om de situatie te objectiveren.*

1121 Votre gouvernement compte-t-il effectivement commander une autre étude à la suite des conclusions de Brussels Studies ?

Si cette deuxième étude corrobore la première, votre gouvernement pourra toujours décider que l'ampleur des travaux déjà exécutés ne permet pas de revenir en arrière, ce qui causerait, selon moi, un grand préjudice aux Bruxellois. Quoi qu'il en soit, cette deuxième étude me semble indispensable pour pouvoir objectiver correctement la situation, au lieu de s'engouffrer dans des coûts qui, pour rappel, s'élèveront, avec la destruction du palais du Midi, à 400 millions d'euros pour la Région bruxelloise.

1123 **M. Gilles Verstraeten (N-VA)** (en néerlandais).- *La commission spéciale sur le projet de métro 3 a conclu que les scénarios alternatifs n'avaient pas été suffisamment étudiés. Parallèlement, les conséquences financières de l'abandon du tracé nord restent incertaines. Nous ne savons donc toujours pas sur quelles bases le gouvernement a décidé d'abandonner le tronçon nord et de poursuivre les travaux de la station Toots Thielemans et des tunnels associés, en optant pour le tram.*

*Le gouvernement est-il toujours disposé à procéder à une comparaison approfondie des différents scénarios possibles ou son choix est-il arrêté ? Il semblerait notamment qu'un scénario « prémétro + », présenté dans Brussels Studies en mai, soit moins coûteux, augmente la capacité aux heures de pointe, réduise le nombre de correspondances et demande peu de travaux en surface entre Lemonnier et la gare du Midi.*

1125 *Avez-vous déjà examiné le scénario « prémétro + » ou l'une des autres solutions issues de l'étude de Brussels Studies ? Quel est le budget prévu pour l'achèvement de la partie sud du projet ?*

*Pouvez-vous faire le point sur les coûts attendus liés à l'abandon du tronçon Nord-Bordet ?*

*Is uw regering van plan een bijkomende studie te bestellen?*

*Als die tot dezelfde conclusies komt, dan hoop ik dat ze niet blindelings doorgaat met de aangevatte werkzaamheden en daardoor de Brusselaars opzadelt met de onnodige afbraak van het Zuidpaleis tegen een kostprijs van 400 miljoen euro.*

**De heer Gilles Verstraeten (N-VA).**- In de aanbevelingen van het eindrapport van de bijzondere commissie over het metro 3-project werd vastgesteld dat de alternatieve scenario's voor metrolijn 3 onvoldoende grondig werden onderzocht. Tegelijkertijd bestaat er nog altijd onduidelijkheid over de financiële gevolgen van het stopzetten van het noordelijke traject, zoals mogelijke schadevergoedingen en andere contractuele kosten. Daarom blijft het onduidelijk op basis van welke analyse de regering heeft beslist om enerzijds het noordelijke traject stop te zetten en anderzijds de werken aan het station Toots Thielemans en de bijbehorende tunnels verder af te werken met het oog op een tramexploitatie.

Hoewel wij niet noodzakelijk tegen een tram zijn, is de vraag of de regering alsnog bereid is een grondige vergelijking van de verschillende alternatieven te maken, zoals de bijzondere commissie heeft aanbevolen. Of wordt de keuze voor de tram definitief gemaakt zonder bijkomende analyse? Een studie die in mei in Brussels Studies werd gepubliceerd en die verschillende collega's hebben aangehaald, onderzocht vier alternatieve scenario's voor metro 3, waaronder premetro+. Dat scenario vertrekt van een opwaardering van de bestaande premetroverbinding tussen het Noordstation, het Zuidstation en Albert, waarbij drie tramlijnen gebruikmaken van de tunnel in plaats van twee. De voordelen zijn, aldus de studie, dat het goedkoper is, een hogere capaciteit tijdens de spits mogelijk maakt, minder overstappen veroorzaakt en slechts beperkte bovengrondse ingrepen vereist tussen Lemonnier en het Zuidstation.

Daarover werd in een commissievergadering in juni al gedeeltelijk gedebatteerd. Er werd verwezen naar de mogelijkheid om een bijkomende tramlijn met een rechtstreekse verbinding naar het stadscentrum in te zetten voor reizigers uit het noorden. U maakte ook duidelijk dat andere varianten, zoals aanpassingen aan tramlijn 55 en andere tramverbindingen, verder onderzocht zouden moeten worden. Het zou goed zijn om daar nu duidelijkheid over te scheppen.

Zal de regering tijdens deze regeerperiode alsnog een grondige analyse maken van de alternatieven voor metro 3, zoals aanbevolen door de bijzondere commissie en bepaald in het regeerakkoord? Zo ja, wanneer gaat dat werk van start? We weten allemaal dat er niet veel tijd meer overblijft na 600 dagen politieke crisis, maar 'we zullen zien'.

1125 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Nous attendons les recommandations de la commission spéciale. Bien entendu, nous les prendrons très au sérieux, mais elles devront encore faire l'objet d'un vote en séance plénière.*

1129 (poursuivant en français)

Effectivement, l'étude de Brussels Studies n'a pas été réalisée par des militants ou des associations - qui peuvent également effectuer du bon travail -, mais il s'agit d'une étude sérieuse.

Le gouvernement vise les résultats les plus adaptés et les plus rapides pour les usagers des transports publics, mais également ceux qui offrent la meilleure valorisation des investissements consentis jusqu'à présent, et pas seulement sur le plan financier. Bien entendu, il faut aussi tenir compte des efforts considérables consentis par les riverains et les commerçants du quartier du Midi, qui subissent de plein fouet les nuisances du chantier. Les travaux déjà réalisés ne peuvent l'avoir été en vain.

Par conséquent, le gouvernement a décidé de suspendre totalement le projet entre Gare du Nord et Bordet, mais de finaliser les travaux de génie civil sur l'axe nord-sud et sur le passage du tram à l'arrêt Lemonnier. L'objectif est de valoriser et d'exploiter les infrastructures réalisées, au profit d'une amélioration significative de l'offre de tram et de préméto sur l'ensemble de l'axe.

L'étude menée par Brussels Studies sur le projet de préméto + nous intéresse, car elle peut nous inspirer dans le travail entamé par le gouvernement. Ce projet vise, d'une part, à exploiter au mieux les infrastructures existantes et futures pour renforcer l'offre de tram sur l'axe Albert-Gare du Nord-Bordet et, d'autre part, à effectuer une réévaluation approfondie du projet de métro sur l'axe Gare du Nord-Bordet, tant du point de vue de son opportunité que de sa faisabilité technique et financière.

L'étude présente aussi l'intérêt de compléter les indicateurs classiques liés aux temps de parcours en y ajoutant les temps de

Werd het scenario premetro+ of een van de andere alternatieven uit de studie van Brussels Studies reeds onderzocht? In welk budget wordt er voorzien voor de afwerking van het zuidelijke deel van het project? Werd dat budget vergeleken met de kostprijs en de baten van alternatieve scenario's, of ploegen we gewoon door?

Kunt u een stand van zaken geven van de verwachte kosten als gevolg van de stopzetting van het gedeelte Noord-Bordet, met inbegrip van eventuele schadevergoedingen en andere bijkomende kosten?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Ik zal dadelijk antwoorden op de vragen over de studie, maar ik wijs erop dat we op 18 juni 2026 al een debat hielden over metro 3. Ik zal niet alles herhalen wat ik toen heb gezegd, want mijn antwoorden gelden nog steeds.

We verwachten aanbevelingen van de bijzondere commissie. Uiteraard zullen we die ernstig nemen, maar er moet nog over worden gestemd in de plenaire vergadering.

(verder in het Frans)

*De regering streeft naar de snelste en beste resultaten voor de reizigers, maar wil ook de investeringen maximaal laten renderen, niet alleen op financieel vlak. Het uitgevoerde werk en het leed van de wijkbewoners mogen niet vergeefs zijn geweest.*

*Daarom heeft ze beslist het traject Noordstation-Bordet te laten varen, maar de werkzaamheden aan de noord-zuidas en aan het tramtracé ter hoogte van de halte Lemonnier te laten voltooien.*

*De studie van Brussels Studies over het premetro+-scenario kan ons inspireren om de huidige en toekomstige infrastructuur optimaal te benutten voor een sterker tramaanbod op de as Albert-Noordstation-Bordet en om het metroproject Noordstation-Bordet grondig te herbekijken.*

*De studie houdt rekening met de ervaren reistijd, maar niet met de uitbatingsmogelijkheden en met een evolutie van het aanbod. Een lijn kan maar uitgebaat worden als voertuigen elkaar vlot kunnen opvolgen zonder al te grote tussenpauzes, als de spoorcapaciteit gerespecteerd wordt en als de eindpunten niet overbelast worden.*

parcours ressentis. C'est, en effet, l'expérience du voyageur qui doit être prise en considération.

En se focalisant sur une approche théorique spatio-temporelle, l'étude constitue un bon début de réflexion. Toutefois, elle n'évoque pas l'exploitabilité - pourtant essentielle - du réseau de transports publics, ni l'évolutivité de l'offre à un horizon plus lointain. Pour qu'une ligne soit exploitable, la succession des véhicules doit être garantie autant que possible, sans créer de trous dans l'offre, les limites de capacité ferroviaire doivent être respectées et les terminus doivent pouvoir fonctionner sans surencombrement ni gêne entre véhicules.

<sup>1131</sup> Le modèle préméto + est construit pour favoriser mathématiquement les lignes directes. Ainsi, en traçant des lignes longues et diamétrales, l'étude limite les correspondances. En toute logique, un calcul basé sur le temps de parcours théorique à bord du tram auquel on ajoute le temps des correspondances donnera des résultats plus favorables pour un trajet direct que pour un trajet avec correspondance.

Cela étant, la réalité opérationnelle implique de devoir tenir compte d'autres facteurs. Par exemple, les lignes plus longues, bien qu'en théorie plus rapides, sont bien plus irrégulières : les retards s'y accumulent plus facilement et il est plus difficile de limiter l'impact sur l'ensemble de la ligne, comme le démontre l'expérience acquise sur des décennies d'exploitation.

Tant le préméto + que le tunnel Constitution permettent de régler le problème au niveau de Lemonnier, où quatre lignes de tram se croisent. Là où le nouveau tunnel permet de séparer le 51 et le 82, le préméto + prévoit de les renvoyer en surface. L'étude ne considère toutefois pas les enjeux de ce renvoi en surface. Il faut approfondir les enjeux liés à la cohabitation difficile entre les trams et les flux multimodaux sur les axes structurants que sont les boulevards du Midi et Jamar. Il convient également d'examiner de manière approfondie la robustesse de l'exploitation en tram sur l'ensemble des itinéraires, et pas uniquement sur l'axe Nord-Midi, car la régularité de l'offre de tram en dépend directement.

À ce sujet, on sait parfaitement que l'irrégularité constatée structurellement sur l'actuelle ligne de tram 55 découle des difficultés de fluidité. Tout examen du renforcement de l'offre de trams doit considérer les enjeux majeurs que sont la robustesse et la régularité - ce que nous ne manquons pas de faire d'ailleurs.

À noter également que l'option retenue par le gouvernement renforce l'accessibilité générale de la nouvelle station Toots Thielemans, alors que l'actuelle station Lemonnier est aujourd'hui la pire station du réseau en ce qui concerne l'accessibilité : traversées physiques des voies, absence de rampes adaptées, station en courbe, etc.

En conclusion, je retiens l'intérêt de cette étude pour alimenter utilement les travaux du gouvernement tant au niveau du renfort à court terme de l'offre de trams sur l'axe Albert-Nord-Bordet

*Het premetro+-model gaat uit van lange lijnen met weinig overstappen. Uiteraard geeft dat in theorie een kortere reistijd, maar de ervaring leert dat lange lijnen veel minder regelmaat bieden doordat vertragingen er zich sneller opstapelen en zich op de hele lijn doen gevoelen.*

*Zowel premetro+ als de Grondwettunnel bieden een oplossing voor het probleem ter hoogte van Lemonnier, waar vier tramlijnen samenkomen. In het premetro+-scenario rijden trams 51 en 82 echter weer bovengronds en de studie heeft het effect daarvan niet onderzocht.*

*De optie van de regering verhoogt de toegankelijkheid met het nieuwe station Toots Thielemans, terwijl metrostation Lemonnier zeer slecht scoort op dat vlak.*

*Op korte termijn willen wij het openbaarvervoersaanbod naar Bordet versterken door tram 55 veel regelmatig te laten rijden.*

*Zoals ik enkele weken geleden al zei, voorziet het regeerakkoord in een nieuwe studie.*

que pour l'exercice de réévaluation du projet de métro vers Bordet.

À court terme, notre objectif est évidemment de renforcer l'offre de transport public vers Bordet, notamment en améliorant significativement, avec le concours des communes, la régularité du tram 55.

Comme je l'ai dit il y a quelques semaines, une nouvelle étude est bien prévue par l'accord de majorité et elle sera donc réalisée. D'autres études ont également été menées, notamment sur les temps de passage entre deux trams. L'objectif est d'améliorer l'expérience client ainsi que l'offre et la qualité de l'offre.

1135 *(poursuivant en néerlandais)*

*Les travaux sur le tronçon Nord-Bordet ont été suspendus pour des raisons budgétaires et opérationnelles. Le gouvernement en affaires courantes n'a pas autorisé la poursuite de ces travaux.*

*La suspension de la construction vers Schaerbeek et Evere nous donne l'occasion de réexaminer la faisabilité et les aspects financiers du projet.*

1137 **M. Alain Maron (Ecolo).**- Nous vivons un moment quelque peu dystopique. D'un côté, il ressort des conclusions de la commission spéciale que nous allons arrêter de nous précipiter et de croire à la pensée magique. Avant de prendre des décisions stratégiques d'une portée de centaines de millions - voire de milliards - d'euros et qui impliquent des années de travaux, nous allons lever le pied et commander les études les plus indépendantes possibles afin de prendre les meilleures décisions. Or, il apparaît clairement dans les conclusions de la commission que cela n'a pas été le cas pour le chantier de la ligne de métro 3 jusqu'à présent.

Pourtant, nous allons faire la même chose pour le segment Albert-Nord. Concrètement, nous continuons sur la même voie, sans rien modifier. Le gouvernement a la possibilité de changer de cap, mais décide de ne rien rectifier du tout.

Du reste, il est impossible de suggérer dans les conclusions de la commission spéciale qu'il pourrait en être autrement. Toutes ces recommandations et tous ces amendements sont évacués, nonobstant la volonté de Mme Pans. Cela ne se retrouve pas dans les recommandations que la majorité a imposées, sans tenir compte des propositions de l'opposition.

Madame la Ministre, soyons sérieux quant à la valorisation des investissements déjà réalisés : nous n'allons tout de même pas

*(verder in het Nederlands)*

De werken aan het traject Noord-Bordet zijn om budgettaire en operationele redenen stilgelegd. Onder het Noordstation deden zich dezelfde problemen voor als onder het Zuidpaleis. Het is duidelijk dat daar risico's nemen zware gevolgen kan hebben voor het treinverkeer in het hele land. De regering in lopende zaken heeft geen toestemming gegeven om die werken verder te zetten.

Het feit dat de aanleg van de verbinding naar Schaarbeek en Evere wordt gepauzeerd, geeft ons de gelegenheid om de haalbaarheid, de opportuniteit en de financiën opnieuw te bekijken. Op basis daarvan kan een volgende regering dan kiezen hoe ze ermee verdergaat.

**De heer Alain Maron (Ecolo)** *(in het Frans).*- Wat we nu beleven, heeft iets surrealistisch. Terwijl de bijzondere commissie in haar conclusies duidelijk aanbeveelt beslissingen over werkzaamheden die honderden miljoenen of zelfs miljarden euro's kosten, pas te nemen nadat onafhankelijke studies zijn uitgevoerd, volhardt de regering in de boosheid door de plannen voor het traject Albert-Noordstation ongewijzigd te laten.

*Aanbevelingen om de situatie recht te trekken en andere keuzes te maken, heeft de regering vakkundig uit de conclusies geweerd. De voorstellen van de oppositie werden weggestemd, hoewel mevrouw Pans er wel oren naar had.*

*Wilt u in alle ernst de werkzaamheden voortzetten, enkel omdat ze al begonnen zijn?*

continuer pour l'unique raison que le chantier a été entamé ! Il faut abandonner cette logique.

1139 Qu'advient-il si aucun permis n'est délivré ? Ou si le permis pour le palais du Midi est suspendu ou, un jour, annulé ? Que ferons-nous ? Le quartier restera-t-il en l'état pendant des années encore ? Qu'attendons-nous ?

Par ailleurs, il s'agit également d'épargner le quartier, qui a déjà été sacrifié pendant les travaux. Mais comment l'épargner alors que des centaines, voire des milliers de camions devront passer pour retirer les gravats de la destruction du palais du Midi, et ensuite pour sa reconstruction ?

Bref, je comprends qu'il n'y aura pas d'études sérieuses. On continue à faire ce qui était prévu, sans plus. On n'étudie pas la mise en surface des lignes 51 et 82, y compris dans le cadre du réaménagement de toutes les esplanades en surface, qui doit pourtant être réalisé. On n'étudie pas non plus la suppression de la station Lemonnier, qui n'est pas indispensable, car on peut aller directement jusqu'à la station Anneessens. Dans toutes les villes du monde, il y a un kilomètre entre deux stations de métro.

1141 **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).** - Madame la Ministre, on peut commettre des erreurs en politique, mais, si on ne veut pas les reproduire, il faut commencer par les reconnaître. En refusant de tenir compte de toutes les erreurs commises dans le fiasco du chantier de la ligne de métro 3, mais aussi en ignorant une étude comme celle de Brussels Studies qui démontre pourtant clairement que le scénario choisi par ce gouvernement est le pire pour la qualité et l'efficacité des transports publics, vous porterez tous une lourde responsabilité politique.

Il y aura d'autres fiascos dans les années à venir, vous et vos partenaires du gouvernement allez tous dégrader la qualité et l'efficacité des transports publics dans la Région au lieu de l'améliorer, et vous allez aggraver davantage la situation financière de la Région au seul profit des multinationales du consortium Toots, en faisant payer la facture à tous les habitants de la Région pendant des décennies.

Vous allez maintenir des quartiers entiers et des milliers de Bruxellois dans les travaux pendant des années encore. Il faudra assumer tout cela devant les Bruxellois dans les années à venir.

1143 **Mme Amélie Pans (MR).** - Je rappelle un point explicite de la déclaration de politique régionale, et qui est primordial : la suppression du segment Gare du Nord-Bordet et la réévaluation approfondie de son opportunité et de sa faisabilité technique et financière.

Je retiens également que l'étude de Brussels Studies pourra nourrir la réflexion du gouvernement à certaines conditions, notamment face aux réalités opérationnelles, comme vous l'avez rappelé.

Par ailleurs, j'entends votre volonté de prendre en considération les recommandations de la commission spéciale une fois qu'elles

*Wat doen we als er geen vergunning wordt afgegeven, of als de vergunning voor het Zuidpaleis ooit geschorst of vernietigd wordt? Blijft de wijk er dan nog jarenlang zo bij liggen?*

*De wijk heeft al genoeg geleden. De afbraak en heropbouw van het Zuidpaleis zou daar nog een schepje bovenop doen door de honderden vrachtwagens die het puin komen verwijderen.*

*Het is duidelijk dat er geen ernstige studies komen en dat u gewoon doorgaat op de ingeslagen weg. Hoewel de esplanades heraangelegd worden, laat u geen studie uitvoeren naar het bovengronds brengen van trams 51 en 82, noch naar de sluiting van het overbodige station Lemonnier.*

**De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).** - Als de meerderheid geen lessen trekt uit de fouten die zijn gemaakt in het metro 3-dossier, noch uit de studie van Brussels Studies, draagt ze een zware verantwoordelijkheid.

*De regering kiest immers voor het slechtste scenario wat de kwaliteit van het openbaar vervoer betreft. Ze stelt hele wijken nog jaren bloot aan werkzaamheden en ondermijnt verder de financiële gezondheid van het gewest. De Brusselaars zullen decennialang opdraaien voor keuzes waar alleen de multinationals van de TM Toots beter van worden.*

**Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans).** - In het regeerakkoord staat expliciet dat het traject Noordstation-Bordet geschrapt wordt en dat de wenselijkheid en haalbaarheid daarvan grondig zullen worden bekeken.

*U wilt de studie van Brussels Studies als inspiratiebron nemen, voor zover de operationele haalbaarheid in acht wordt genomen. Bovendien bent u bereid rekening te houden met de aanbevelingen van de bijzondere commissie, die eind deze week worden goedgekeurd. Daarin wordt de noodzaak van onafhankelijke studies benadrukt.*

seront définitivement votées. Je trouve qu'il est essentiel de disposer d'études indépendantes, ce qui figure d'ailleurs dans les recommandations. J'espère donc que tous mes collègues valideront ces recommandations à la fin de cette semaine, car c'est essentiel pour que de tels problèmes ne se reproduisent plus.

Les Bruxellois attendent une réponse à leurs besoins en mobilité, mais aussi la conduite des grands projets avec une méthode irréprochable, des responsabilités clairement établies et une utilisation rigoureuse de chaque euro public. C'est là une exigence que le MR continuera à défendre.

Enfin, je rappelle à certains de nos collègues ici présents - que je ne nommerai pas - qu'ils étaient aux commandes lorsque des décisions ont dû être prises pour ce projet. Il ne faut pas l'oublier.

1145 **Mme Joëlle Maison (DéFI).**- J'ai une opinion quelque peu différente de celle de M. Maron, qui estime qu'il ne faut pas poursuivre dans une erreur simplement parce que des travaux ont déjà été effectués et que l'infrastructure a été créée. Je pense, pour ma part, qu'il faut prendre en considération l'ampleur des travaux exécutés (80 % du chantier), les souffrances endurées par le quartier depuis cinq ans et les avis du secteur économique, qui souligne l'importance du pôle Constitution.

La décision doit être politique et alimentée de façon complète. L'étude de Brussels Studies, indépendante et universitaire, et non le travail d'une association militante, a complètement révolutionné la perception du projet. Elle doit dès lors absolument être confirmée ou infirmée par une autre étude, également indépendante et universitaire. Ce n'est qu'à ce moment-là que votre gouvernement pourra prendre une décision éclairée. À défaut, vous persisterez dans l'erreur et contredirez vos propres recommandations.

1147 **M. Gilles Verstraeten (N-VA)** *(en néerlandais).*- *Madame la ministre, certaines de vos réponses restent floues. Certes, un travail considérable a déjà été accompli, mais des études supplémentaires sont nécessaires pour que nous soyons sûrs d'opérer un choix judicieux.*

*Quel budget le gouvernement entend-il dépenser ? Une analyse coûts-bénéfices rigoureuse a-t-elle été réalisée ? Quel est le budget alloué à l'achèvement du tronçon sud ?*

*Par ailleurs, vous n'avez pas répondu à ma question concernant les coûts et indemnités attendus après l'abandon des travaux sur le tronçon nord.*

*De MR zal erover waken dat elke euro overheidsgeld goed besteed wordt. Vergeet niet dat sommigen onder jullie die nu kritiek geven, destijds zelf in de regering zaten.*

**Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** *(in het Frans).*- *We moeten wel rekening houden met de uitgevoerde werkzaamheden, met de jarenlange lijdensweg van de wijk en met het economisch belang.*

*De regering mag pas een beslissing nemen nadat een tweede studie, even onafhankelijk als die van Brussels Studies, de richting die die laatste uitzet bevestigt of ontkracht. Zo niet blijft u dezelfde fouten maken en gaat u tegen uw eigen aanbevelingen in.*

**De heer Gilles Verstraeten (N-VA).**- Mevrouw de minister, u hebt veel gezegd, maar toch blijven bepaalde antwoorden onduidelijk. Ik sluit me aan bij de opmerkingen van mevrouw Maison. Er is inderdaad al heel veel werk verzet. Ik ben er niet tegen dat dat wordt voortgezet, maar dat moet wel op een intelligente, goed bestudeerde en weloverwogen manier gebeuren. Ik ben er niet van overtuigd dat dat het geval is en dat er rekening wordt gehouden met eerder onderzoek. Er is meer studiewerk nodig zodat we zeker zijn dat we een intelligente keuze maken. Het tijdsplan van onderzoeken en evaluaties is mij niet erg duidelijk.

Een andere fundamentele vraag is die van het budget. Hoeveel gaat de regering uitgeven? Is er een degelijke kosten-batenanalyse gemaakt, gezien de budgettaire toestand van het gewest? Welk budget wordt er voor de afwerking van het zuidelijke deel vrijgemaakt? Werd dat vergeleken met de kostprijs van alternatieve scenario's?

U hebt niet geantwoord op mijn vraag over een stand van zaken van de verwachte kosten die uit de stopzetting van het

1147 **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).** - *Pour les chiffres, je vous invite à m'adresser une question écrite. Je vous renvoie également aux réponses données récemment en commission concernant le dossier plus général.*

- *L'incident est clos.*

1153 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. ALAIN MARON**  
1153 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,**

1153 **concernant la vision régionale sur le développement des magistrales piétonnes.**

1155 **M. Alain Maron (Ecolo).** - Il y a des choses intéressantes dans la déclaration de politique régionale (DPR) - on peut le dire même en étant dans l'opposition. J'y ai, par exemple, lu la nécessité de développer des espaces publics de qualité et de garantir une mobilité qui contribue à un cadre de vie harmonieux ainsi qu'à l'attractivité de la Région.

La DPR consacre l'application du principe STOP, qui accorde une priorité absolue, dans les travaux, aux préoccupations et à la sécurité des piétons et des cyclistes, c'est-à-dire les usagers actifs, puis aux transports en commun et enfin aux voitures. Ce principe n'est pas nouveau, il est appliqué dans les travaux de la Région depuis trois ou quatre législatures. Cela fait bien longtemps que la Région se transforme progressivement en le mettant en œuvre. Je me réjouis néanmoins qu'il soit réaffirmé sous la nouvelle législature, car l'on pouvait avoir des craintes.

Dans ce cadre, les magistrales piétonnes constituent des infrastructures essentielles pour rendre la marche plus attractive et efficace à l'échelle régionale. Elles peuvent relier les centralités urbaines, les quartiers résidentiels, les équipements collectifs, les pôles scolaires, culturels ou commerciaux, ainsi que les espaces verts. Elles participent à la recomposition de l'espace public et à une meilleure qualité de vie urbaine à l'échelle régionale.

De plus, les magistrales piétonnes favorisent le report modal vers la marche à pied, qui devient plus agréable et plus sûre - du reste, la marche à pied est la part modale qui augmente le plus dans la Région, ce qui est une bonne chose. Les magistrales contribuent aussi à la sécurité routière, à l'accessibilité des quartiers et à l'amélioration du cadre de vie.

1157 Elles jouent un rôle important en matière de santé publique, de convivialité, d'accessibilité universelle, mais aussi de végétalisation et d'adaptation aux effets du dérèglement climatique. Toutefois, la DPR est peu précise quant à la manière

noordelijke traject voortvloeien met inbegrip van eventuele schadevergoedingen. Ik hoop dat u dat alsnog kunt doen.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.** - Voor cijfers en bedragen vraag ik u een schriftelijke vraag te stellen. Ik verwijs ook naar de antwoorden die vier weken geleden in de commissie over het meer algemene dossier zijn gegeven. Hier heb ik me beperkt tot deze specifieke studie.

- *Het incident is gesloten.*

**VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER ALAIN MARON**  
**aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,**

**betreffende de gewestelijke visie op de ontwikkeling van voetgangersboulevards.**

**De heer Alain Maron (Ecolo)** (in het Frans). - *In de regeringsverklaring staan thema's zoals de ontwikkeling van kwaliteitsvolle openbare ruimtes en de stimulering van mobiliteit die bijdraagt tot een harmonieuze leefomgeving en een aantrekkelijk gewest.*

*Ook het STOP-principe wordt bevestigd, dat bij de herinrichting van de openbare weg voorrang geeft aan voetgangers en fietsers, vervolgens aan het openbaar vervoer en daarna pas aan auto's. Dat principe wordt al verschillende zittingsperiodes toegepast, waardoor het gewest geleidelijk aan een transformatie ondergaat.*

*Wandelboulevards verbinden dan weer stedelijke kernen, woonwijken, scholen, culturele centra, winkelcentra of groene ruimten met elkaar. Lopen, de verplaatsingswijze die het sterkst toeneemt in het gewest, wordt zo aantrekkelijker, efficiënter, aangenamer en veiliger. Bovendien zijn wandelboulevards positief voor de leefomgeving, de vergroening en de klimaatadaptatie.*

*Hoe belangrijk zijn wandelboulevards in het toekomstige Gewestelijk Mobiliteitsplan? Bestaat er een kaart met de bestaande of onderzochte wandelboulevards? Op basis van welke criteria worden ze ingevoerd?*

dont ces axes piétons structurants seront intégrés dans les futures politiques régionales d'aménagement du territoire et dans le futur plan régional de mobilité.

Dès lors, quelle place les magistrales piétonnes occuperont-elles dans le futur plan régional de mobilité ? Où en sont vos travaux ? Comptez-vous poursuivre, renforcer ou réorienter l'élaboration de ces magistrales piétonnes ?

Existe-t-il aujourd'hui une cartographie régionale des magistrales piétonnes existantes, planifiées ou à l'étude ? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous la transmettre ? Quels sont les critères à la base de la détermination et de la priorisation des axes piétons structurants à l'échelle régionale ?

Comment le gouvernement compte-t-il garantir la continuité, la lisibilité et la sécurité des cheminements piétons structurants entre les communes ?

Des budgets spécifiques sont-ils d'ores et déjà prévus dans la planification pluriannuelle pour l'élaboration et l'aménagement de ces magistrales piétonnes durant cette législature ?

Comment les enjeux d'accessibilité universelle, notamment pour les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées et les enfants, sont-ils intégrés dans la conception de ces itinéraires ?

Enfin, des objectifs chiffrés ou des indicateurs de suivi relatifs à la marche et aux infrastructures piétonnes structurantes sont-ils prévus dans le cadre du futur plan régional de mobilité ?

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Début 2024, j'ai déposé une proposition de résolution intitulée « Améliorer la marchabilité de la capitale ». Pourquoi avoir déposé ce texte ? Parce que la dernière enquête sur les déplacements bruxellois montrait une diminution de la marche à Bruxelles, passant de 37 % à 35,9 %. À l'époque, vous m'aviez expliqué que ce recul était dû à un changement de méthodologie, mais il n'y avait pas que cela. D'autres enquêtes et études, comme le baromètre Walk Brussels, révélaient le mécontentement des piétons concernant le manque d'entretien et l'encombrement des trottoirs. Des notes inférieures à cinq sur dix étaient attribuées à l'absence de bancs et d'accès à des toilettes publiques. C'est l'ensemble de ces éléments qui avait poussé mon groupe à déposer ce texte.

Parmi les actions à mettre en œuvre, les magistrales piétonnes constituent un levier essentiel. Elles doivent permettre de relier les grands pôles de vie de la Région au moyen d'itinéraires continus, confortables, lisibles et sécurisés. Toutefois, la réussite d'un réseau piéton structurant ne peut se mesurer uniquement au nombre de kilomètres aménagés. Encore faut-il que ces itinéraires répondent réellement aux attentes des usagers : la continuité des cheminements, la qualité des revêtements, le temps d'attente aux traversées, le sentiment de sécurité, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, ainsi que la présence de bancs, d'espaces de repos, d'ombre et de

*Bevat de meerjarenplanning specifieke middelen voor wandelboulevards?*

*Hoe zal de regering de continuïteit, duidelijkheid en veiligheid van de voetgangersroutes tussen de gemeenten waarborgen? Wordt bij het ontwerp van die routes rekening gehouden met de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit, ouderen en kinderen?*

*Zal het toekomstige Gewestelijk Mobiliteitsplan streefcijfers of indicatoren voor voetgangersinfrastructuur bevatten?*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Begin 2024 diende ik een voorstel van resolutie in om de hoofdstad voetgangersvriendelijker te maken. Onderzoek toonde immers aan dat het aandeel van voetgangers in Brussel was gedaald. Burgers uitten hun ontevredenheid over de slecht onderhouden en overvolle voetpaden en het ontbreken van bankjes en openbare toiletten.*

*Tot de essentiële maatregelen die mensen aanzetten om te lopen, behoren de wandelboulevards, die hun ononderbroken, comfortabele, overzichtelijke en veilige wandelwegen bieden.*

*Beschikt het gewest over een beoordelingsmethode voor de bestaande, geplande of gedeeltelijk aangelegde wandelboulevards? Welke indicatoren worden daarbij gehanteerd, naast het aantal aangelegde kilometers?*

végétation, ou encore la lisibilité des itinéraires. Tous ces éléments conditionnent l'envie de marcher.

La Région dispose-t-elle d'une méthode d'évaluation qualitative des magistrales piétonnes, qu'elles soient existantes, en projet ou par tronçons ?

Quels indicateurs sont utilisés au-delà du simple décompte des kilomètres aménagés ?

<sup>1161</sup> Des comptages de piétons, des enquêtes de satisfaction ou des études sur le ressenti des usagers ont-ils été réalisés sur les tronçons existants ? Des marches exploratoires sont-elles organisées avec les habitants, les associations, les personnes à mobilité réduite, les seniors, les familles et les associations de femmes afin de recenser les obstacles rencontrés sur ces itinéraires ?

Comment la Région s'assure-t-elle que les magistrales offrent une continuité réelle des cheminements, notamment au niveau des traversées de grands axes, des carrefours et des interfaces avec les transports publics ?

Où en est le déploiement des dispositifs facilitant les traversées piétonnes, comme les feux à décompte numérique ou d'autres systèmes améliorant la lisibilité et le confort des traversées ?

<sup>1163</sup> **Mme Latifa Aït Baala (PS).**- Je voudrais revenir sur l'évaluation de la mise en œuvre du plan régional de mobilité, publiée fin 2023. Il en ressort qu'en ce qui concerne la création de magistrales piétonnes, le travail s'est essentiellement concentré sur la définition des critères d'aménagement, l'élaboration de recommandations de conception et la sensibilisation des maîtres d'ouvrage. L'objectif était de donner une identité cohérente au futur réseau de magistrales piétonnes avant son déploiement à une échelle plus large.

Néanmoins, si l'aménagement d'axes structurants, leur lisibilité et leur attractivité sont essentiels, les différentes fiches actions du plan Good Move prévoyaient également un audit des itinéraires existants, en accordant la priorité à l'amélioration des traversées de carrefours, à la mise aux normes des aménagements ainsi qu'à une parfaite coordination entre les différents acteurs.

Pouvez-vous faire le point sur l'avancement de ces trois actions essentielles visant l'aménagement d'une infrastructure piétonne de qualité ?

<sup>1165</sup> **M. Mounir Laarissi (Les Engagés).**- En mars dernier, perspective.brussels a publié une étude mettant en lumière les différences entre les hommes et les femmes dans l'utilisation de l'espace public bruxellois. Cette étude a d'ailleurs été présentée lors du dernier Forum piéton ici à Bruxelles. Les résultats sont éloquentes : au quotidien, les femmes sont plus souvent piétonnes que les hommes, qui utilisent davantage la voiture.

Cette réalité appelle une réponse politique. Pour Les Engagés, accompagner une Région plus douce, plus apaisée et de

*Zijn er tellingen, tevredenheidsenquêtes of studies uitgevoerd over de bestaande trajecten? Worden ze uitgetest door bijvoorbeeld omwonenden, verenigingen of personen met een beperkte mobiliteit?*

*Hoe zorgt u voor daadwerkelijk ononderbroken wandelwegen bij het oversteken van kruispunten? Hoever staat de invoering van verkeerslichten met afteller en andere oversteekvoorzieningen?*

**Mevrouw Latifa Aït Baala (PS)** (in het Frans).- Uit de evaluatie van het Gewestelijk Mobiliteitsplan in 2023 bleek dat men voor de uitrol van de wandelboulevards vooral was uitgegaan van aanlegcriteria, ontwerpvoorschriften en bewustmaking van opdrachtgevers.

*De actiefiches van Good Move bevatten echter een screening van de bestaande voetgangersroutes, met als doel de verbetering van de oversteekplaatsen, de aanpassing aan de normen en de coördinatie tussen de actoren. Hoe wordt daar concreet werk van gemaakt?*

**De heer Mounir Laarissi (Les Engagés)** (in het Frans).- Uit een studie van perspective.brussels blijkt dat vrouwen zich vaker te voet verplaatsen en mannen vaker met de auto. Door wandelboulevards aan te leggen, kiest het gewest voor een inclusievere en veiligere openbare ruimte.

*Is er bij het ontwerp van de wandelboulevards rekening gehouden met de studie van perspective.brussels? Hoe zorgt u*

proximité est une question d'équité et d'accessibilité à l'espace public. Aménager ces magistrales piétonnes à Bruxelles revient donc à faire le choix d'une société et d'une ville plus inclusives et plus sûres pour toutes et tous.

L'étude de perspective brussels a-t-elle été prise en considération dans la conception de ces axes et, de manière plus générale, dans celle de la mobilité douce bruxelloise ?

Comment garantissez-vous que les magistrales piétonnes desservent équitablement l'ensemble du territoire, y compris les quartiers périphériques, où les besoins en mobilité douce sont les plus criants ?

1167 **M. Gilles Verstraeten (N-VA)** (en néerlandais).- *Je découvre le concept des magistrales piétonnes.*

1167 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Il figure depuis cinq ans dans le plan de mobilité.*

1167 **M. Gilles Verstraeten (N-VA)** (en néerlandais).- *Je suis nouveau dans cette commission et je lis de préférence les documents en néerlandais, mais ils ne sont pas toujours disponibles.*

1167 **M. le président.**- We are lost in translation again.

(Sourires)

1167 **M. Gilles Verstraeten (N-VA)** (en néerlandais).- *L'accord de gouvernement regorge de termes élégants, mais ils doivent se traduire par des choix concrets sur le terrain.*

*Quelle est l'ambition de ce gouvernement et comment se traduit-elle en matière de développement de l'infrastructure piétonne ? Avez-vous une vision à long terme ou réservez-vous vos décisions pour le futur ? De quel budget disposez-vous ? Quels investissements sont-ils prévus ?*

*Comment tiendrez-vous compte de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ? Comment se passe la collaboration avec les communes ?*

*Comment jugez-vous la politique menée sous la dernière législature et quelles leçons en tirez-vous ?*

*voor een goede spreiding van de wandelboulevards over het hele grondgebied?*

**De heer Gilles Verstraeten (N-VA).**- Ik ontdek samen met u het concept 'magistrales piétonnes'. Eerlijk gezegd had ik er nog nooit van gehoord.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Het staat al vijf jaar in het mobiliteitsplan.

**De heer Gilles Verstraeten (N-VA).**- Ik ben nieuw in de commissie voor de Mobiliteit en lees documenten bij voorkeur in het Nederlands, wanneer ze in die taal beschikbaar zijn, wat niet altijd het geval is.

**De voorzitter.**- Mijnheer Verstraeten, we are lost in translation again.

(Glimlachjes)

**De heer Gilles Verstraeten (N-VA).**- Ik moet zeggen dat ik 'magistrales piétonnes' een mooie, gewichtige uitdrukking vind. Even gewichtig zijn de verklaringen in het regeerakkoord, dat boordevol mooie woorden staat. Het regeerakkoord bevestigt het STOP-principe, waarbij voetgangers boven in de mobiliteitshiërarchie staan, magistraal geplaatst. Dat principe moet zich echter ook vertalen in concrete keuzes op het terrein.

Voor mijn partij blijft een veilige, comfortabele en toegankelijke voetgangers- en fietsinfrastructuur een absolute prioriteit, maar de aanpak moet wel intelligent zijn. Ik heb al een schriftelijke vraag ingediend over de kwaliteit en de ontwikkeling van de voetgangersinfrastructuur, waarop ik nog geen antwoord heb ontvangen. Ik sluit me dan ook graag aan bij de vragen van collega Maron.

Wat is de concrete ambitie van deze regering en hoe vertaalt die zich in de verdere uitbouw van de voetgangersinfrastructuur? Is er een duidelijke langetermijnvisie en hoe zal die worden opgenomen in het nieuwe gewestelijke mobiliteitsplan? Ik vermoed dat het antwoord weer zal zijn dat alles nog bestudeerd en bekeken moet worden, met een beslissing in de toekomst, maar ik stel mijn vragen toch. Welk budget wordt hiervoor deze regeerperiode vrijgemaakt? Daar ben ik weer met mijn cijfers... Zijn er specifieke investeringen gepland voor de aanleg en verbetering van structurerende voetgangersverbindingen?

1167 **M. le président.-** Écoutons la réponse, magistrale ou non, de la ministre.

*(Sourires)*

1179 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** Comme vous le précisez en préambule, la déclaration de politique régionale soutient et encourage la mise en œuvre des magistrales piétonnes, à travers la nécessité de développer des espaces publics de qualité pour contribuer à un cadre de vie harmonieux, tout en réaffirmant l'application du principe STOP.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Le principe STOP ne se traduit pas en français.*

*(poursuivant en français)*

Les magistrales piétonnes sont un concept qui ne se traduit pas en néerlandais. Nous avons tous nos petits mots, qui, ensemble, forment une belle ville apaisée et agréable à vivre et à visiter.

Les magistrales piétonnes et les autres axes piétons s'inscrivent pleinement dans cette vision d'une ville plus conviviale, plus inclusive, plus accessible et plus respectueuse de l'environnement, où la marche est reconnue comme un levier d'amélioration de la qualité de l'espace public. Il s'agit donc de poursuivre cette ambition et de donner aux piétons une place adéquate, selon les conclusions de l'évaluation du plan régional de mobilité actuel.

Concernant cette évaluation, qui couvre la période 2020-2030, et l'élaboration de son successeur, que nous devons préparer, je vous renvoie aux réponses données en avril à une interpellation de M. Verstraeten concernant le calendrier et la méthode de travail. Ces éléments sont toujours d'application.

L'objectif est de continuer à utiliser différents leviers pour développer la marche à travers les projets urbains. Cela inclut l'élargissement et le renforcement de l'accessibilité des trottoirs lors de leur entretien, un meilleur balisage des itinéraires piétons lors des grands projets de réaménagement, l'amélioration des arrêts pour les transports publics, la sécurisation des abords

Hoe zal de regering ervoor zorgen dat er voldoende rekening wordt gehouden met de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit? Op dat punt sluit ik mij aan bij de vraag van mevrouw d'Ursel. Onze openbare infrastructuur is op veel plaatsen nog te weinig aangepast voor bijvoorbeeld rolstoelgebruikers of mensen die slecht ter been zijn. Hoe verloopt de samenwerking met en tussen de negentien gemeenten?

Tot slot, hoe evalueert u het beleid van de voorbije regeerperiode op het vlak van voetgangersinfrastructuur? Vermoedelijk uiterst positief, aangezien u er zelf voor bevoegd was. Welke lessen neemt u daaruit mee bij de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan?

**De voorzitter.-** Of het antwoord van de minister magistraal is, horen we nu.

*(Glimlachjes)*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- In de regeringsverklaring wordt de aanleg van wandelboulevards aangemoedigd en de toepassing van het STOP-principe bevestigd.**

*(verder in het Nederlands)*

Het STOP-principe kun je niet in het Frans vertalen.

*(verder in het Frans)*

*En 'magistrales piétonnes' niet in het Nederlands. Beide concepten dienen om de stad verkeersluwer te maken. Wandelboulevards passen in de visie van een gezellige, inclusieve, toegankelijke en milieuvriendelijkere stad, waar voetgangers voldoende ruimte hebben.*

*Voor de evaluatie van het Gewestelijk Mobiliteitsplan verwijs ik naar mijn antwoord op de interpellatie van de heer Verstraeten van april 2026. De regering wil de voetgangersinfrastructuur blijven verbeteren door de voetpaden toegankelijker te maken en de voetgangersroutes duidelijker aan te geven, de haltes van het openbaar vervoer te verbeteren, schoolomgevingen veiliger te maken en wandelboulevards aan te leggen. Het plan moet ook indicatoren bevatten, zoals om de tevredenheid van de voetgangers of de uitvoeringsgraad te meten.*

des écoles et, bien sûr, la réalisation des projets de magistrales piétonnes, le tout en respectant le principe STOP.

Un tel plan doit également contenir des indicateurs essentiels au suivi de la mise en œuvre de ses objectifs. La concrétisation de ces leviers sera mesurée. À titre d'exemple, il existe déjà, pour la marche, des indicateurs sur le niveau de satisfaction des piétons ou sur le taux de réalisation des magistrales piétonnes.

<sup>1185</sup> Concernant les magistrales piétonnes, plusieurs projets en cours sont à citer. Un projet majeur - qui constitue d'ailleurs une priorité de ce gouvernement - est celui du tram 15, qui relie la gare du Nord à Jette en passant par Tour & Taxis, et qui permettra d'améliorer de nombreux cheminements piétons sur les axes concernés dans ces quartiers. Citons également l'amélioration des cheminements piétons sur l'avenue de Stalingrad, sur l'avenue de la Toison d'Or - si le projet peut se réaliser -, sur l'avenue Fonsny et sur l'esplanade de l'Europe.

En outre, Bruxelles Mobilité mène actuellement une étude visant à préciser les aménagements génériques à réaliser pour mettre en œuvre chacune des magistrales piétonnes, au travers de l'élaboration d'une charte. Un diagnostic précis de la situation existante est également en cours de finalisation. Une fois posé, ce diagnostic permettra de cartographier les magistrales piétonnes reprises dans le plan régional de mobilité.

En ce qui concerne la priorisation des axes piétons, le plan régional de mobilité contient une grille claire. Les magistrales correspondent à l'ossature du réseau piéton et sont complétées par des couches additionnelles du réseau piéton plus, qui concerne la voirie et les espaces les plus fréquentés par les piétons, notamment en lien avec les noyaux d'identité locale, les grands équipements et les principales stations du réseau de transport public.

La priorisation et l'amélioration de ces axes s'appuient donc sur des critères tels que la fréquentation, la lisibilité des itinéraires, leur rôle structurant dans le maillage régional, leur accessibilité ainsi que leur capacité à relier les principaux pôles urbains. Ces critères pourront, au besoin, être précisés ou ajustés.

Je veille à garder l'accessibilité universelle au cœur de toutes les réflexions, en accordant une attention particulière aux besoins des personnes à mobilité réduite, des personnes âgées et des enfants. Cela implique une vigilance accrue à différents égards : la qualité des revêtements, le traitement des différences de niveau, la sécurisation des points sensibles du parcours, ainsi que l'intégration d'un mobilier adapté contribuant au confort de l'ensemble des usagers. Étant donné que ces critères concernent tous les axes piétons, ils sont toujours pris en considération dans les différents leviers d'intervention de Bruxelles Mobilité, parmi lesquels figurent les audits de trottoirs.

Pour atteindre ces objectifs, une planification des moyens nécessaires est indispensable. Nous sommes conscients des efforts consentis lors de la mise en place du gouvernement. Le besoin d'infrastructures piétonnes de qualité renforce la nécessité

*Er zijn verschillende projecten voor wandelboulevards lopende, waaronder het belangrijke project voor tram 15 tussen het Noordstation en Jette. Ook de voetgangersroutes in de Stalingradlaan, de Gulden-Vlieslaan, de Fonsnylaan en de Europaesplanade zijn het vermelden waard. Daarnaast werkt Brussel Mobiliteit aan een charter. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan een analyse van de bestaande situatie.*

*Het Gewestelijk Mobiliteitsplan bevat een duidelijk schema met de prioriteiten, waar de wandelboulevards worden aangevuld met het voetgangersnetwerk plus. De prioriteiten zijn gebaseerd op criteria als gebruiksfrequentie, overzichtelijkheid, structurerende rol, toegankelijkheid en verbinding tussen stedelijke kernen.*

*We blijven werken aan de toegankelijkheid van de wegen, met extra aandacht voor de kwaliteit van het wegdek, de overbrugging van hoogteverschillen, de beveiliging van gevaarlijke punten en de plaatsing van aangepast straatmeubilair. Dat geldt overigens voor alle voetgangersmaatregelen van Brussel Mobiliteit.*

*De regering heeft zich ingespannen om de nodige middelen uit te trekken voor de verbetering van de openbare ruimte en de openbare weg. De wandelboulevards maken daar integraal deel van uit.*

de conserver des budgets adéquats permettant de répondre à nos ambitions d'amélioration de l'espace public ainsi que de la voirie et de ses abords. Les magistrales piétonnes font intégralement partie de ces thématiques budgétaires.

1187 Par ailleurs, un audit sur les parcours piétons est en cours. Comme mentionné, celui-ci a été présenté lors du dernier Forum piéton, dont le panel d'intervenants comptait une représentante de Bruxelles Mobilité. Deux communes ont été couvertes, la troisième est encore à l'étude. Une chaise de mesure permet d'analyser l'état des trottoirs, d'enregistrer chaque problématique et de déterminer les actions nécessaires.

S'agissant de la lisibilité, nous visons évidemment l'accessibilité universelle : il s'agit de prendre en considération tous les Bruxellois, et ce, dès la conception. Toutefois, les signalisations horizontales et verticales font aussi partie du plan régional de mobilité.

En ce qui concerne les marches exploratoires, nous travaillons avec les acteurs de terrain, dont Walk et la Commission régionale des modes actifs. Fortes du soutien renouvelé de la Région à travers des subsides, ces associations mènent différentes initiatives en la matière.

Enfin, je pense avoir répondu à votre question sur les indicateurs, mais je vous invite évidemment à poser, si nécessaire, des questions écrites pour obtenir des chiffres plus détaillés.

1189 **M. Alain Maron (Ecolo).** - L'avantage des magistrales piétonnes ou de l'amélioration des cheminements piétons est que cela ne coûte pas cher, en tout cas si l'on compare avec un métro, ou même avec des lignes de tram. C'est l'option la moins onéreuse. Tant qu'on est en bonne santé et mobile, c'est une solution efficace. Et même pour les personnes à mobilité réduite, il est important de pouvoir se déplacer dans les meilleures conditions possibles sur ces axes.

Il est donc positif que cette thématique continue à jouir d'une certaine priorité. Vous avez cité un certain nombre d'endroits où des améliorations pourraient être apportées. Pour la Toison d'Or, nous savons que le sort du permis est incertain, ainsi que sa mise en œuvre, mais il y a assurément moyen d'améliorer les choses. Vous avez parlé de l'avenue Fonsny et de l'esplanade de l'Europe, et pour l'avenue de Stalingrad, dont nous venons de discuter, il est difficile de faire pire que la situation actuelle.

Cependant, au regard de leur caractère stratégique, beaucoup d'autres endroits restent indignes en ce qui concerne le déplacement piéton. Je pense par exemple à la chaussée de Gand, où les aménagements pour piétons ne sont pas à la hauteur. Je pense aussi à la chaussée de Wavre, à partir de la porte de Namur en traversant Matongé et au-delà, où la situation est loin d'être idéale. Il en va de même pour la chaussée de Waterloo, de la porte de Halle à la Barrière de Saint-Gilles.

Ce ne sont que trois exemples parmi beaucoup d'autres où la qualité des déplacements piétons, la largeur des trottoirs ou

*Er loopt trouwens een audit over de voetgangersroutes, die tijdens het recentste Voetgangersforum werd voorgesteld. Met een meetrolstoel wordt de staat van de trottoirs onderzocht.*

*We streven van bij het ontwerp naar universele toegankelijkheid. Horizontale en verticale bewegwijzering maakt eveneens deel uit van het Gewestelijk Mobiliteitsplan.*

*Tot slot werken we samen met Walk en de afdeling Actieve Modi van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie voor de organisatie van verkennende wandelingen.*

**De heer Alain Maron (Ecolo)** (in het Frans). - Het voordeel van betere voetgangersvoorzieningen is dat de aanleg niet duur is. Voor wie in goede gezondheid verkeert, bieden ze efficiënt verplaatsingsgemak, maar ook wie minder mobiel is, moet er zich vlot kunnen verplaatsen.

*Het is dus goed nieuws dat ze de nodige prioriteit krijgen. De vergunning voor de heraanleg van de Gulden-Vlieslaan komt er misschien niet, maar er is op die locatie zeker ruimte voor verbetering. Ook in de Fonsnylaan, de Stalingradlaan en op de Europaesplanade kan het moeilijk erger dan vandaag. Er is nog veel werk aan de winkel. Ik ben op de hoogte dat er plannen waren voor andere strategische locaties, zoals de Waterloosesteenweg, maar die hebt u niet vermeld en ik weet niet of ze nog actueel zijn.*

encore la végétalisation ne sont absolument pas à la hauteur des enjeux, compte tenu du rôle stratégique et de la connectivité de ces axes, y compris pour les piétons. Je sais que des projets étaient prévus pour certains d'entre eux, notamment sur la chaussée de Waterloo jusqu'à la Barrière de Saint-Gilles et en deçà, où il y a vraiment beaucoup de travail. Je ne vous ai pas entendue à ce sujet et je ne sais pas si ces projets sont toujours d'actualité, s'ils ont été abandonnés ou s'ils sont reportés à dans quelques années, lorsque nous aurons plus de moyens ou une plus grande volonté politique.

<sup>1191</sup> **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Bruxelles doit en effet devenir une ville où marcher est une évidence simple, sûre, confortable et intuitive. Il s'agit d'un enjeu de qualité de vie, de mobilité et d'attractivité. Vous annoncez des études et une charte, mais à quand une magistrale pleinement achevée ? De même, l'objectif - annoncé il y a quelques années - de 30 % de concrétisation en 2025 a-t-il été atteint ?

Une magistrale est un symbole, et les symboles façonnent les usages. Ils permettent d'ancrer la marche dans le quotidien des Bruxellois et de renforcer l'image d'une capitale accueillante pour ses visiteurs et ses touristes. Favoriser la marche ne se limite pas à aménager des espaces publics de qualité ou à en assurer l'entretien, mais cela passe également par une signalétique moderne, visible et cohérente, qui affirme pleinement la place du piéton dans notre ville et qui permet à chacun d'évaluer facilement les distances et les temps de parcours à pied.

Je vous invite à faire placer dans la ville des panneaux podométriques, qui rappellent aux citoyens et aux visiteurs qu'il ne faut, par exemple, que dix minutes pour se rendre à pied de la chaussée d'Ixelles à la Grand-Place ou à la place Royale ou qu'il n'y a que douze minutes entre le haut et le bas de la ville, ou entre la place Louise et le Sablon. De telles initiatives contribuent à la création d'une véritable culture piétonne à Bruxelles.

<sup>1193</sup> **Mme Latifa Aït Baala (PS).**- Nous resterons attentifs à l'évolution des aménagements nécessaires pour garantir un réseau piéton qui soit à la fois sécurisé, intégré, accessible, accueillant et de qualité pour toutes et tous.

<sup>1193</sup> **M. Mounir Laarissi (Les Engagés).**- Je me réjouis que nous soyons tous d'accord sur le développement des aménagements piétons. Je connais les difficultés rencontrées dans les dix-neuf communes pour mettre en œuvre cette politique, de sorte qu'il est essentiel que tous les intervenants la soutiennent dans les moments clés. Je pense notamment aux avenues citées par M. Maron, auxquelles j'ajouterais la chaussée de Ninove.

Je prends l'exemple de Jan Gehl, un célèbre architecte et urbaniste danois, qui déterminait le niveau de bien-être d'une ville en liant la qualité de vie dans l'espace public à son appropriation par les plus fragiles, à savoir les personnes âgées, les enfants et les femmes.

Ces espaces piétons sont donc essentiels. Je pense qu'il existe en Europe et ailleurs suffisamment d'exemples sur lesquels nous

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *In Brussel moet lopen vanzelfsprekend, veilig, comfortabel en intuïtief kunnen gebeuren. U spreekt over onderzoek en een charter, maar wanneer mogen we de eerste afgewerkte wandelboulevard verwachten? Is het gelukt om in 2025 30% van de routes te realiseren?*

*Het volstaat niet om voetgangersvoorzieningen aan te leggen: ze moeten ook worden voorzien van moderne, zichtbare en coherente bewegwijzering. Waarom werkt u niet aan voetgangersbewegwijzering waarop bijvoorbeeld staat dat je maar tien minuten onderweg bent van de Elsensesteenweg naar de Grote Markt?*

**Mevrouw Latifa Aït Baala (PS)** *(in het Frans).*- *We blijven de aanleg van een veilig, geïntegreerd, toegankelijk en hoogstaand voetgangersnetwerk op de voet volgen.*

**De heer Mounir Laarissi (Les Engagés)** *(in het Frans).*- *Het verheugt me dat iedereen het eens is over het belang van voetgangersvoorzieningen. Ik weet hoe moeilijk het in de negentien gemeenten is om dat beleid vorm te geven.*

pouvons nous appuyer pour devenir exemplaires en tant que capitale de l'Europe. J'espère que nous avancerons tous ensemble dans cette direction.

1197 **M. Gilles Verstraeten (N-VA)** (en néerlandais).- *C'est facile d'être d'accord avec des plans non encore concrétisés, dépourvus de calendrier et de budget.*

*Madame la Ministre, c'est toujours la même chose avec vous : vous répondez de manière vague et partez du principe que les parlementaires doivent vous adresser des questions écrites pour obtenir des réponses détaillées. Je reste donc sur ma faim.*

*Quelles sont les deux communes concernées par l'audit des trottoirs ? Qu'en est-il d'une collaboration à l'échelle des dix-neuf communes ? C'est bien beau de cartographier la Région, mais il faut surtout des solutions concrètes et ambitieuses.*

1197 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *C'est faux, je communique beaucoup de réponses, par écrit quand c'est possible, oralement si nécessaire. J'ai déjà répondu la semaine dernière au sujet des deux communes.*

*Quel intérêt ai-je à me répéter ? Je pars du principe que les parlementaires tiennent compte des réponses déjà transmises, c'est une question de respect.*

1201 (poursuivant en français)

Outre les études que j'ai citées en réponse à votre question, certaines réalisations exigent des choix parfois difficiles. Concernant, par exemple, la chaussée de Gand, la seule réponse possible est de piétonniser cet axe commercial ou, du moins, d'y donner la priorité au piéton. Quant à la chaussée de Ninove, le permis a été délivré et le marché public lancé. J'espère que les travaux du premier tronçon, entre le boulevard Louis Mettwie

**De heer Gilles Verstraeten (N-VA).**- Ik reageer op wat collega Laarissi zegt: we zijn het allemaal eens, maar het is natuurlijk gemakkelijk om het eens te zijn zolang de zaken niet concreet worden. Dat is net het probleem met uw antwoorden, ook nu weer. U citeert een aantal vage plannen, maar zonder tijdschema, budgetten of plan van aanpak.

Mevrouw de minister, ik zie dat patroon in uw antwoorden terugkeren. U verwijst naar een eerder antwoord, dat doorgaans even vaag was, met het argument dat u niet in herhaling wilt vallen. Als we concrete informatie willen, moeten we schriftelijke vragen stellen. Ik vraag me af waarom we nog mondelinge vragen of vragen om uitleg indienen.

Ik heb dus nog altijd vragen over budgetten, ambities, projecten en het tijdschema voor de realisatie ervan. Ik zal daar dan maar een schriftelijke vraag over indienen.

Wat de audit over de trottoirs betreft, vermeldt u twee gemeenten. Ik zou graag weten welke dat zijn en tegen wanneer alle gemeenten geanalyseerd zullen zijn. Is het gewest dan volledig in kaart gebracht? Wat is de volgende stap in de samenwerking met de negentien gemeenten? U kunt de situatie in kaart brengen, maar hoe zal die in de toekomst verbeteren? Dat blijft voor mij allemaal onduidelijk. Het blijft bij mooie woorden zonder concrete ambities.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Ik kan de bewering dat ik niet vaak of niet gedetailleerd antwoord, niet zomaar laten passeren. Ik geef heel veel antwoorden, schriftelijk waar dat kan en mondeling waar nodig. Over die twee gemeenten heb ik vorige week bijvoorbeeld nog een antwoord gegeven en ook welke de derde gemeente is. Het tijdsplan voor de evaluatie van het Gewestelijk Mobiliteitsplan heb ik al meegedeeld.

Ik kan mezelf hier telkens herhalen, maar ik denk dat het interessanter is om aanvullende gegevens te verstrekken. Ik heb meer dan driehonderd vragen gekregen. Ik verwacht dat de antwoorden die al gegeven zijn, ook gelezen en hergebruikt worden. Dat lijkt me een kwestie van respect voor de administraties en voor de manier waarop er informatie wordt gevraagd en er met parlementaire vragen wordt omgegaan.

(verder in het Frans)

*Soms zijn er lastige knopen door te hakken, zoals op de Gentsesteenweg. Ik hoop dat de werken in de Ninoofsesteenweg zo snel mogelijk kunnen starten nu er een vergunning is.*

*Er zijn al meerdere wandelboulevards gerealiseerd, mijnheer Maron, zoals langs het kanaal, waar u zelf de parken hebt gecreëerd. Met de aanleg van tramlijn 15 krijgen we er een groene wandelboulevard bij.*

et le ring de Bruxelles, pourront commencer le plus rapidement possible.

Plusieurs axes ont déjà été transformés. Monsieur Maron, vous y avez d'ailleurs participé en créant des parcs à côté du canal. Je n'ai pas cité le projet de la ligne de tram 15 par hasard : il permettra de créer un réel boulevard vert piéton autour de la ville, ce qui incitera encore davantage de monde à se déplacer à pied.

- *L'incident est clos.*

(*M. Alain Maron, deuxième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel*)

#### DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. SVEN GATZ

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

concernant la baisse du nombre de voyageurs, l'augmentation des effectifs et la diminution du taux de couverture à la STIB.

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

concernant le rapport annuel 2025 présenté au conseil d'entreprise de la STIB.

**M. Sven Gatz (Anders.)** (*en néerlandais*). - *Le rapport annuel de la STIB révèle une diminution de 1,4 % du nombre de trajets par rapport à l'année précédente.*

*Le taux de couverture - c'est-à-dire le rapport entre les recettes propres et l'ensemble des coûts - a également baissé au fil des années.*

*Comment la STIB et vous-même expliquez-vous cette difficulté à remonter la pente après la pandémie ?*

*Qu'est-ce qui explique la stagnation du nombre de voyageurs ? Quelles mesures prenez-vous pour réagir de manière appropriée ?*

- *Het incident is gesloten.*

(*De heer Alain Maron, tweede ondervoorzitter, treedt als voorzitter op*)

#### VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER SVEN GATZ

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de dalende reizigerscijfers, het groeiend personeelsbestand en de afnemende dekkingsgraad bij de MIVB.

#### TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER OLIVER RITTWEGER DE MOOR

betreffende het jaarverslag 2025 dat werd voorgelegd aan de raad van bestuur van de MIVB.

**De heer Sven Gatz (Anders.)**. - Het jaarverslag van de MIVB, dat enkele weken geleden is gepubliceerd, bevat een paradoxale trend die we verontrustend mogen noemen als die op termijn aanhoudt. Er is namelijk een daling van het aantal ritten met 1,4% ten opzichte van het voorgaande jaar. Daarnaast evolueert een aantal factoren, als we ze samen bekijken, naar mijn mening evenmin in de goede richting ten opzichte van de vorige jaren.

Bij de ritten zelf verloopt het herstel na de pandemie nog steeds bijzonder moeilijk. Ik zou dan ook graag een verklaring krijgen voor de daling ten opzichte van het voorgaande jaar. Ondertussen zien we wel dat het personeelsbestand tegenover de voorgaande jaren is toegenomen.

De dekkingsgraad - dat is de verhouding tussen de eigen inkomsten en alle kosten - daalde ook over de jaren van boven 30% tot onder 30% dit jaar, al stijgt hij nu wel weer een beetje.

Hoe verklaren u en de MIVB dat die laatste na de pandemie maar moeizaam uit het dal raakt als we naar de cijfers kijken?

Welke verklaringen zijn er voor de stagnerende reizigersaantallen tegenover de context die ik daarnet schetste? Zijn er analyses gemaakt? Weten we voor welke alternatieven reizigers kiezen?

<sup>1215</sup> **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).**- La direction de la STIB a présenté son rapport annuel 2025 au conseil d'entreprise. Nous espérons que le directeur général viendra également le présenter en commission. Certaines données communiquées suscitent déjà des questions et des demandes de clarification.

Toutefois, je tiens d'abord à réagir aux questions de mon collègue, qui doute de l'efficacité de la STIB. Malgré une diminution - et non un élargissement - de l'offre et de la qualité depuis deux ans, il n'y a pas photo : la STIB et le transport public fonctionnent nettement mieux dans notre Région que le TEC en Wallonie ou De Lijn en Flandre, qui sont largement privatisés et affichent des taux de couverture très inférieurs à celui de la STIB, des milliers d'arrêts de bus ayant été supprimés.

Comme preuve de la dégradation de la qualité, je citerai l'évolution annuelle de la production kilométrique qui, en 2025, est à la baisse tant pour le métro que pour le bus, à la suite - je cite - des mesures d'offre structurelles. Pouvons-nous avoir des explications ? Comment la STIB justifie-t-elle que le nombre de places-kilomètre offertes en 2025 soit inférieur à celui de 2021 ? En réalité, nous avons déjà la réponse à ces deux questions, mais je tiens à entendre la vôtre.

Par ailleurs, les pannes, les incendies et les risques d'accident mortel se multiplient sur le réseau. Il est évidemment irresponsable de maintenir en circulation des véhicules aussi anciens, certains ayant parfois plus de 50 ans. Quelles commandes ont été réceptionnées et quels nouveaux véhicules ont été mis en service en 2025 ? Quelles commandes seront livrées en 2026 et lesquelles ont été reportées en raison des économies imposées par votre gouvernement ?

Le directeur général de la STIB ne peut pas être tenu responsable de la diminution de la fréquence des transports publics bruxellois à la suite de l'instauration du télétravail, ni de la participation massive et légitime des travailleurs de la STIB aux nombreuses actions menées en 2025 contre les mesures antisociales du gouvernement Arizona. Cependant, pour 2025, le bilan social à la STIB est dramatique. On dénombre ainsi quelque 630 départs, dont quinze décès, soit quinze travailleurs qui n'atteindront même pas l'âge de la pension.

<sup>1217</sup> Ajoutons à cela 233 licenciements, dont une majorité de licenciements discriminatoires fondés sur l'état de santé, à la suite d'un plan de lutte contre l'absentéisme inhumain qui pousse, tous les jours, des agents de conduite à transporter des personnes alors que leur état de santé ne leur permet pas de le faire en toute sécurité.

De même, on dénombre 161 démissions, ce qui témoigne d'une gestion particulièrement inhumaine de la ressource la plus précieuse de la STIB, à savoir son personnel. Même des

Welke maatregelen neemt u om gepast te reageren en zo een krachtige openbaarvervoersmaatschappij te verzoenen met een aantal parameters die op middellange termijn gezond moeten blijven?

**De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** *(in het Frans).*- *Vooreerst wil ik reageren op de vraag van mijn collega, die de efficiëntie van de MIVB ter discussie stelt. Hoewel het aanbod en de kwaliteit de laatste twee jaar verminderd zijn, doet de MIVB het nog steeds aanzienlijk beter dan de TEC of De Lijn, waarvan de dekkingsgraad veel lager ligt.*

*De verminderde kwaliteit blijkt uit de daling van het aantal afgelegde kilometers, dat zowel voor de metro als voor de bus in 2025 lager lag dan in 2021. Hoe verklaart de MIVB dat dalende aanbod?*

*Bovendien neemt het aantal pannes, branden en potentieel dodelijke ongevallen toe. Sommige voertuigen zijn dan ook al meer dan vijftig jaar oud. Welke nieuwe voertuigen zijn in dienst genomen in 2025? Welke zullen in 2026 worden geleverd? Welke leveringen zijn uitgesteld als gevolg van de bezuinigingen van de regering?*

*Ook de sociale balans van de MIVB was in 2025 rampzalig: ze verloor 630 personeelsleden, waarvan 15 door overlijden.*

*Daar kwamen 233 ontslagen bij, waarvan de meeste discriminerend waren want gebaseerd op de gezondheidstoestand als gevolg van een onmenselijk plan tegen ziekteverzuim, dat mensen verplicht te rijden terwijl ze dat niet veilig kunnen. Daarnaast namen 161 mensen zelf ontslag. Tientallen werknemers zijn ongeschikt voor hun functie, maar riskeren toch ontslag vanwege overmacht.*

travailleurs jugés inaptes à leur fonction sont menacés de fin de contrat pour force majeure. Aujourd'hui, des dizaines d'entre eux sont concernés et la tension avec les organisations syndicales est extrême. J'espère que vous êtes informée de cette situation, Madame la Ministre.

Concernant la continuité de l'exploitation, le commissaire observe que la STIB fait référence au soutien de la Région et à la créance en « cash pooling », tout en soulignant le contexte politique et budgétaire difficile. Pouvez-vous fournir davantage d'explications à cet égard ?

Enfin, vu les multiples départs que j'ai évoqués, quelles mesures avez-vous prises pour réduire leur nombre en 2026 ?

1219 **Mme Clémentine Barzin (MR).** - Le rapport annuel 2025 de la STIB met en évidence plusieurs tendances majeures qu'il nous appartient d'analyser et de prendre en considération. Concernant l'évolution des effectifs, je tiens à rappeler qu'il s'agit d'un enjeu auquel le MR a toujours été particulièrement attentif. Lors de la précédente législature, nous avons dénoncé, avec une grande inquiétude, l'augmentation de plus de 30 % du nombre de fonctionnaires régionaux en une seule législature, alors que la situation financière de notre Région ne cessait de se dégrader. J'avais d'ailleurs salué à l'époque l'initiative de M. Gatz d'instaurer un moratoire sur les recrutements au sein des organismes publics régionaux.

Le MR ne s'en est jamais caché : face au déficit abyssal de notre Région, un effort de maîtrise des dépenses est indispensable pour la soutenabilité de nos finances publiques. Cet effort doit toutefois s'inscrire dans une logique de bonne gestion, afin de préserver la capacité de nos administrations et de nos organismes publics à remplir efficacement leur mission au service des Bruxellois.

Dans cette optique, le nouveau gouvernement a instauré un moratoire sur les recrutements. En 2025, celui-ci s'est appliqué à la STIB uniquement pour le personnel non opérationnel ; depuis 2026, il concerne l'ensemble du personnel. Cette mesure répond à un objectif de responsabilisation budgétaire, tout en impliquant une réflexion sur l'organisation du travail et l'utilisation optimale des ressources disponibles.

Je tiens d'ailleurs à souligner l'engagement de l'ensemble des agents de la STIB, qu'ils soient opérationnels, administratifs ou qu'ils exercent d'autres fonctions. Ils sont au cœur du fonctionnement des transports publics bruxellois et contribuent chaque jour à la mobilité de centaines de milliers d'usagers. Je souhaite également saluer la bonne gestion financière globale de l'organisme, qui a remboursé sa dette et affiche désormais un taux d'endettement de 0 %.

Quelles sont les principales causes expliquant la baisse de fréquentation du réseau de la STIB de 1,4 % ?

Nous savons que le gouvernement a suspendu l'extension du métro 3 vers le nord. Toutefois, le rapport indique qu'une

*Wat de continuïteit van de uitbating betreft verwijst de MIVB naar de 'cash pooling'-overeenkomst met het gewest. Kunt u dat toelichten?*

*Welke maatregelen hebt u genomen om ervoor te zorgen dat de MIVB dit jaar minder personeelsleden verliest?*

**Mevrouw Clémentine Barzin (MR)** (in het Frans). - De MR trok tijdens de vorige regeerperiode aan de alarmbel over de toename van het aantal gewestelijke ambtenaren, terwijl het begrotingstekort opliep. We waren dan ook tevreden dat toenmalig minister Gatz een rekruteringsstop invoerde.

*De rekruteringsstop van de nieuwe regering was bij de MIVB in 2025 nog niet van toepassing op het operationele personeel, wat vanaf 2026 wel het geval is.*

*Ik waardeer de dagelijkse inzet van alle personeelsleden van de MIVB, alsook het goede financiële beheer van de MIVB, die nu schuldenvrij is.*

*Wat zijn de voornaamste oorzaken van de daling van het aantal reizigers op het MIVB-net?*

*Hoewel de uitbreiding van metro 3 naar het noorden is opgeschort, staat in het verslag een provisie van 8,88 miljoen euro voor onteigeningen en stabiliteitsmaatregelen voor dat project. Waar zijn die middelen voor gebruikt?*

*De vertegenwoordiging van vrouwen is ondermaats. Welke maatregelen worden er genomen om meer vrouwen in dienst te nemen? In welke functies zijn ze werkzaam?*

*Welke maatregelen zijn naast de rekruteringsstop gepland om de werking van de MIVB efficiënter te maken en de evolutie van de loonmassa onder controle te houden, zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit van de dienstverlening?*

provision de 8,88 millions d'euros a été constituée afin de couvrir les expropriations et les mesures de stabilité liées à ce projet. À quoi ces fonds ont-ils servi, alors que le projet est actuellement suspendu ?

Je souhaite également revenir sur la représentation des femmes au sein de la STIB, qui ne constituent que 10,7 % des effectifs, un chiffre qui reste bas. Quelles mesures sont mises en œuvre pour renforcer cette représentation et dans quelles fonctions les femmes sont-elles principalement présentes aujourd'hui ?

Le moratoire sur le recrutement est une mesure de maîtrise budgétaire dans un contexte financier particulièrement contraint. Au-delà de ce moratoire, quelles initiatives sont envisagées pour améliorer l'efficacité de l'organisation et maîtriser l'évolution de la masse salariale, tout en garantissant la qualité du service rendu aux usagers ?

1221 Le rapport annonce pour 2026 le passage de l'expérimentation à l'industrialisation de l'intelligence artificielle par l'intermédiaire d'un centre d'excellence. Pourriez-vous détailler les objectifs de ce centre et ses priorités ?

Enfin, ainsi que le MR l'avait proposé il y a deux ans, comment pouvons-nous organiser la venue de la STIB dans notre commission pour qu'elle y présente son rapport ? Cela permettrait un échange annuel plus approfondi sur les données de notre société de transport public.

1223 **M. Gilles Verstraeten (N-VA)** (en néerlandais).- *En résumé, le rapport annuel fait état d'une augmentation des coûts et des effectifs et d'une diminution des trajets et du taux de couverture.*

*Nous sommes en droit d'attendre davantage d'efficacité et de transparence de la part d'une entreprise financée dans une large mesure, et même de plus en plus, par l'argent des contribuables.*

*Les recettes ne couvrent qu'une part de plus en plus réduite des coûts. Estimez-vous que la direction actuelle et le conseil d'administration de la STIB gèrent l'organisation de manière suffisamment performante ? Où se situent les principaux problèmes dans le fonctionnement de la STIB ?*

*Comment la Région exerce-t-elle sa tutelle sur la STIB ? À quelle fréquence vous concertez-vous avec son conseil d'administration et sa direction au sujet des performances de la société et d'un éventuel réajustement ? Quels objectifs et attentes concrets fixez-vous, en collaboration avec le gouvernement, en matière d'efficacité, de croissance du nombre de voyageurs et de finances ?*

*In het jaarverslag wordt aangekondigd dat in 2026 artificiële intelligentie op grote schaal zal worden ingezet via een expertisecentrum. Wat zijn de doelstellingen en prioriteiten van dat centrum?*

*Kan de MIVB haar jaarverslag in de commissie komen voorstellen, zodat we de resultaten grondig kunnen bespreken?*

**De heer Gilles Verstraeten (N-VA).**- De collega's hebben al heel wat aspecten aangehaald, maar het jaarverslag doet toch ernstige vragen rijzen. Samengevat komt het neer op meer personeel, minder ritten, meer kosten, lagere dekkingsgraad.

We hebben kaartjes en abonnementen voor grote groepen reizigers, zoals minderjarigen en senioren, zo goed als gratis gemaakt en toch neemt het aantal reizigers niet toe. De kosten stijgen en er is veel meer personeel in dienst genomen. Dat betekent dat er iets niet klopt en ik vraag me af waar we de verklaring moeten zoeken.

Er zijn alvast een aantal vragen over de efficiëntie en de transparantie bij de MIVB, onder meer in de context van overheidsopdrachten. Straks stelt de collega voor mij daar nog een vraag over. Van een onderneming die in belangrijke mate en zelfs steeds meer met belastinggeld wordt gefinancierd, mogen we meer verwachten. De dekkingsgraad, die volgens mij ooit 50% bedroeg, neemt af. Ondertussen hebben we poortjes geïnstalleerd en controleren we in principe veel meer op zwartrijden.

Toch dekken de inkomsten een almaar kleiner deel van de kosten. Bent u van oordeel dat de huidige directie en de raad van bestuur van de MIVB de organisatie voldoende performant aansturen? Ik ben namelijk niet geneigd om de terreinwerkers met de vinger te wijzen. Waar ziet u zelf de grootste knelpunten in de werking van de MIVB?

1225 **Mme Latifa Aït Baala (PS).**- Une offre de transports en commun accessible à toutes et tous est une préoccupation centrale pour le groupe PS. Or, le rapport annuel 2025 de la STIB, tel qu'il a été présenté au conseil d'entreprise, appelle quelques observations et questionnements légitimes.

S'il est pertinent d'observer des ratios comme celui des subventions publiques par rapport à l'offre de services et au taux de fréquentation, n'oublions pas que si l'attractivité et l'accessibilité d'un service public ont un coût, cette corrélation est parfois nécessaire pour atteindre les objectifs visés en matière de promotion des transports collectifs et de décongestionnement de l'espace public, au profit de la qualité de vie et de l'économie, grâce à une meilleure fluidité, notamment pour les opérateurs économiques qui dépendent fortement de la logistique.

Je rejoins néanmoins la préoccupation de mon collègue : où sont passés les usagers de la STIB ? Comment explique-t-on l'érosion de la fréquentation ? Les usagers se sont-ils détournés des transports en commun au profit du vélo ? Cette baisse s'explique-t-elle également par un recours plus régulier au télétravail ? Quelles sont, au fond, les catégories de voyageurs ou de titulaires d'abonnements qui semblent avoir le plus modifié leur comportement ?

Par ailleurs, je partage les interrogations de notre collègue sur le nombre de départs, volontaires ou non, d'agents de la STIB. Le taux de rotation du personnel est-il similaire à celui des années antérieures ? Comment s'explique-t-il ?

Enfin, la STIB envisage-t-elle des mesures pour pallier cette perte de collaborateurs, qui constitue, dans tous les cas, un échec ?

1227 **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Lorsqu'on établit des comparaisons, il importe de préciser la période concernée et les éléments pris en considération. Ainsi, la comparaison entre 2025 et 2024 doit tenir compte des onze jours de grève en 2025 et des travaux dédiés à la sécurité et la durabilité du réseau, qui ont un impact sur le nombre de places-kilomètres.*

Ik wijs niet alleen naar de directie, maar ook naar de politiek. Bij problemen bij de MIVB verwijst u immers heel graag naar haar autonome werking; de MIVB is soms een beetje een staat binnen de staat. Dat neemt echter niet weg dat het gewest als voogdijoverheid verantwoordelijk blijft voor de strategische aansturing en het toezicht.

Hoe vult u die rol in? Hoe frequent overlegt u met de raad van bestuur en de directie van de MIVB over de prestaties van de maatschappij en over een mogelijke bijsturing? Welke concrete doelstellingen en verwachtingen legt u, samen met de regering, op inzake efficiëntie, reizigersgroei en financiën? Is er tot slot, op basis van dit jaarverslag, een serieuze bijsturing of ingreep nodig?

**Mevrouw Latifa Aït Baala (PS)** *(in het Frans).*- *Een aantrekkelijk en toegankelijk openbaar vervoer mag de overheid geld kosten: ze investeert daarmee in de kwaliteit van de openbare ruimte, van de economie en van het stadsleven.*

*Niettemin roept het jaarverslag 2025 wel degelijk een aantal vragen op. Hoe is de daling van de reizigersaantallen te verklaren? Zijn de reizigers overgestapt op de fiets? Heeft het te maken met telewerk? Welk type reiziger heeft zijn gedrag het meest aangepast?*

*Is het personeelsverloop vergelijkbaar met dat van voorgaande jaren? Waar is het aan te wijten? Overweegt de MIVB maatregelen om dat probleem aan te pakken?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Als we vergelijkingen maken, is het belangrijk dat we weten over welke periode we het hebben en welke elementen een rol spelen in de vergelijking.

Een aantal vragen gaat over de vergelijking van het jaar 2025 met 2024, wat logisch is in het kader van een jaarverslag. Ik moet daarbij wel meegeven dat er elf stakingsdagen waren in 2025. Dat heeft dus wel een impact op het aantal afgelegde

*Depuis 2019, la part modale des déplacements en transports en commun reste stable, mais le nombre de déplacements effectués, les raisons pour lesquelles les gens se déplacent et les moments où ils le font ont profondément changé après la crise sanitaire.*

*La sécurité et le sentiment de sécurité dans les transports en commun constituent également des facteurs décisifs. À cet égard, le déploiement de personnel de sécurité supplémentaire, à l'initiative du précédent gouvernement, a produit des changements perceptibles au niveau des baromètres de satisfaction de la STIB.*

plaatskilometers. Als we alleen 2024 en 2025 met elkaar vergelijken, is dat een belangrijke verklarende factor. Daarnaast zijn er uiteraard nog werkzaamheden zoals de vernieuwing van sporen enzovoort, die nodig zijn voor de veiligheid en de duurzaamheid van het netwerk. Die factor speelt bij de berekeningen zeker mee.

Als we op de langere termijn vergelijken, bijvoorbeeld met het jaar 2019, wat we voor een aantal indicatoren doen, dan zien we een aantal veranderde gewoonten. De pandemie heeft een heel zware impact gehad. Uiteraard vergelijken we ook met andere openbaarvervoersmaatschappijen in het buitenland. Zo kijken we naar hoe snel en hoe sterk zij recupereren na de coronacrisis. Daaruit is tot nu toe altijd gebleken dat de MIVB het op dat gebied goed doet.

Een aantal gewoonten is sterk veranderd. Zo is telewerk sterk gegroeid en verplaatsen mensen zich meer gespreid over de dag. De manier van verplaatsen is veranderd en bovendien zien we een daling van het aantal verplaatsingen in het algemeen. Als we kijken naar de modal share van het openbaar vervoer, dus het percentage van de verplaatsingen die de Brusselaars met het openbaar vervoer maken, dan zien we dat dat constant blijft. Het totale aantal verplaatsingen is echter gedaald. In de modal share zien we een daling van het autogebruik en een stijging van het aandeel van de fiets en de voetgangers. Het aantal verplaatsingen dat mensen maken, de redenen waarom ze zich verplaatsen en de momenten waarop ze dat doen, zijn heel sterk gewijzigd na de gezondheidscrisis.

Daarnaast vroeg u naar de oorzaken. Belangrijke oorzaken voor het openbaar vervoer zijn gewijzigde gewoonten na de coronacrisis. Ook veiligheid en het veiligheidsgevoel in ons openbaar vervoer vormen heel belangrijke factoren. De vorige regering koos er bewust voor om extra personeel in te zetten om de veiligheid te verbeteren en ervoor te zorgen dat iedereen 's avonds met een gerust hart het openbaar vervoer kan blijven nemen. Op dat vlak zien we grote verschillen. De MIVB houdt tevredenheidsstatistieken bij om na te gaan waarover de reizigers al dan niet tevreden zijn en hoe dat evolueert. Op die manier ziet de maatschappij welke elementen en segmenten moeten worden verbeterd.

*(verder in het Frans)*

*Op basis van al die elementen schat ik de situatie rooskleuriger in dan u.*

*De lichte daling van het aantal afgelegde kilometers in 2025 is grotendeels aan de elf stakingsdagen te wijten, maar de algemene tendens blijft positief. Op incidentvrije weekdagen is het aantal reizigers met 1,5% gestegen, in de daluren en op vakantiedagen zelfs met 2,8%, en ook in het weekend ligt het percentage hoger dan voor de pandemie. Globaal bekeken daalt het gemiddelde reizigersaantal wel op weekdagen door de toename van telewerk.*

1229 *(poursuivant en français)*

Si l'on prend tous ces éléments en compte, je serais encline à plus d'optimisme que vous.

En dehors des périodes de perturbation, la dynamique reste positive. Sur une journée de semaine moyenne sans incident, la fréquentation progresse de 1,5 %, pour atteindre près de 1,4 million de voyages par jour. Le week-end, la fréquentation dépasse les niveaux d'avant la pandémie, tandis que les déplacements en heures creuses et pendant les vacances continuent d'augmenter, à raison de 2,8 %.

La légère baisse du nombre de voyages et de production kilométrique en 2025 est principalement imputable aux onze jours de grève.

De manière structurelle, depuis la crise sanitaire, le télétravail a un impact sur la fréquentation du réseau de la STIB. Certains jours de la semaine comme le lundi et le vendredi enregistrent des niveaux de fréquentation moins élevés, avec un impact sur le niveau de fréquentation global. D'autres moments de la semaine gardent un niveau de fréquentation très élevé. On note aussi une hausse des déplacements pour les loisirs, le week-end, en heures creuses et pendant les vacances.

En ce qui concerne le nombre de places-kilomètres, la baisse de la production kilométrique entre 2024 et 2025 n'est pas due à des mesures d'offres structurelles, contrairement à ce qu'affirme M. Rittweger de Moor. Si l'on compare à 2021, la production kilométrique a, par contre, augmenté.

Un changement de méthodologie est intervenu dans le calcul à partir de 2025. Le chiffre corrigé de 2024 a été publié dans le rapport 2025, afin de permettre les comparaisons avec l'année précédente en utilisant la même base de calcul. Si l'on applique la nouvelle méthodologie aux chiffres du passé, la valeur de 2021 reviendrait à 9,11 milliards de places-kilomètres. Il n'y a donc pas de baisse, mais bien une hausse.

L'augmentation du personnel et les investissements dans le matériel roulant et les infrastructures ont permis de proposer une offre de transport étendue et qualitative, primordiale pour attirer une clientèle sur le réseau de bus, trams et métros bruxellois.

On observe clairement un avant et un après Covid-19 en matière de déplacements dans la capitale. Bruxelles Mobilité a réalisé une enquête sur les comportements de déplacement des Bruxellois en 2024. Il en ressort que la part modale des transports publics a progressé, tout comme la part du vélo par ailleurs, ce qui pointe donc vers une baisse globale du nombre de déplacements. La fréquentation des transports publics retrouve petit à petit son niveau d'avant la crise sanitaire, tout en restant marquée par l'impact durable du télétravail et les changements de comportement durables qui ont suivi.

1231

(poursuivant en néerlandais)

*L'augmentation des dépenses est compensée par une hausse de la dotation régionale et des recettes propres, qui ne suffit pas à couvrir entièrement la hausse des dépenses, ce qui entraîne une baisse du taux de couverture. L'augmentation des dotations de fonctionnement est principalement due aux compensations régionales liées à l'indexation de la masse salariale et à la hausse des prix de l'énergie.*

*Depuis 2024, les tarifs sont indexés chaque année, tout en maintenant des tarifs sociaux abordables.*

*L'article 95 du contrat de gestion prévoit un suivi annuel du taux de couverture, qui est intégré chaque année dans le rapport*

*De daling van het aantal plaatsen-kilometers tussen 2024 en 2025 weerspiegelt geen structurele daling van het aanbod. Dat cijfer wordt sinds 2025 immers anders berekend. Als we de nieuwe berekeningswijze toepassen op de vorige jaren, zien we een duidelijke stijging ten opzichte van 2021.*

*Dankzij investeringen in rollend materieel en infrastructuur kan de MIVB een uitgebreid en kwaliteitsvol vervoersnet aanbieden. Sinds de coronacrisis is het totale aantal verplaatsingen in Brussel gedaald, zoals uit een onderzoek van Brussel Mobiliteit van 2024 blijkt. Het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets is echter gestegen.*

(verder in het Nederlands)

De stijging van de uitgaven wordt enerzijds opgevangen door een stijging van de gewestelijke dotatie en anderzijds door een stijging van de eigen inkomsten. Het klopt dat de stijging van de eigen inkomsten alleen niet volstaat om de totale stijging van de uitgaven door indexeringen van de loonmassa, van contracten enzovoort op te vangen. Dat heeft een daling van de dekkingsgraad tot gevolg. De stijging van de werkingsdotaties wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de gewestelijke compensaties voor de indexering van de loonmassa en de stijging van de energieprijzen. Sinds 2021 is de dekkingsgraad geleidelijk gestegen, van 22,9% naar 29,5%.

*financier de la STIB. Afin d'accroître les recettes, les barèmes tarifaires présentés en septembre intégreront une indexation et un ajustement des tarifs, avec un effet positif attendu sur le taux de couverture.*

*Le gel des recrutements influe également sur les coûts de la STIB.*

De tarieven waren al jaren niet meer geïndexeerd en de prijs van bepaalde vervoersbewijzen, zoals het schoolabonnement en de 12 euro-abonnementen, is gedaald, terwijl de kosten voor de MIVB bleven stijgen. Daardoor is het aandeel van de eigen inkomsten van de MIVB in haar totale begroting gedaald. Sinds 2024 werken we met een jaarlijkse indexering van de tarieven, met de nodige aandacht voor de betaalbaarheid van de sociale tarieven.

Het beheerscontract voorziet in artikel 95 ook in een monitoring van de dekkingsgraad, die jaarlijks in het financiële rapport van de MIVB wordt meegenomen. Er is geen doelstelling, maar het klopt wel dat deze regering de MIVB om extra inkomsten heeft gevraagd. De tariefroosters die in september worden voorgelegd, zullen dus een verhoging van de inkomsten uit ticketverkoop en abonnementen bevatten, deels door indexering en deels door een aanpassing van de tarieven. Dat zal een directe impact hebben op de dekkingsgraad.

Ook de absolute personeelsstop beïnvloedt de kosten van de MIVB. Dat is echter geen duurzame manier om een personeelsbestand onder controle te houden, gezien de enorme impact die de stop heeft op de werking.

*(verder in het Frans)*

*Eind 2025 werden 40 van de 90 trams van de nieuwe generatie, 36 van de 43 M7-metrostellen en 56 gelede elektrische bussen geleverd, en in 2026 nog eens 36 standaard elektrische bussen. Daar zullen nog 14 gelede bussen bij komen. De leveringen verlopen volgens het normale tempo.*

*De bezuinigingen van de regering hebben geen invloed op de levering van voertuigen die al besteld zijn. Bovendien zullen we tijdens deze regeerperiode nieuwe trams en elektrische bussen bestellen. Tegen 2028 zullen de eerste M7-stellen op metrolijnen 2 en 6 rijden.*

*Het verlies van 630 personeelsleden in 2025 was voor ruim een derde te wijten aan aflopende contracten of pensioneringen. Het aantal ontslagen is gestegen van 1,76 naar 1,89%, wat wijst op een actieve aanpak van onbehoorlijk functioneren.*

*Het aantal mensen dat zelf ontslag neemt is verminderd van 2,31% in 2024 naar 1,50% in 2025, wat een laag cijfer is in vergelijking met andere bedrijven. De MIVB voert dan ook een actief beleid inzake competentieontwikkeling en welzijn op het werk.*

1233 *(poursuivant en français)*

Le nombre de nouveaux véhicules livrés est disponible dans le rapport annuel de la STIB. Fin 2025, 40 des 90 trams de nouvelle génération (TNG) et 36 des 43 rames de métro M7 commandés ont été livrés, ainsi que 56 bus électriques articulés de type eCitaro. En 2026, 36 bus eCitaro standards ont été livrés, et quatorze modèles articulés doivent encore suivre.

La réception des rames de métro M7, des TNG et des bus électriques standards se poursuit au rythme normal. Les économies décidées par la Région n'affectent pas le calendrier de livraison des véhicules déjà commandés. Qui plus est, pendant cette courte législature, de nouvelles commandes de TNG et de bus électriques seront placées, conformément à la déclaration de politique régionale. Les premières rames de métro M7 devraient circuler sur les lignes de métro 2 et 6 d'ici 2028.

En 2025, la STIB a connu 630 départs, soit 5,96 % de l'effectif global. En 2024, ce chiffre s'élevait à 6,47 %. Plus d'un tiers des départs, soit 37,5 %, sont liés à une fin de contrat ou à une fin de carrière. Le taux de licenciement est en légère augmentation et passe de 1,76 %, en 2024, à 1,89 %, en 2025. Il reflète une gestion active des personnes en déficit sérieux de compétences ou ayant des comportements inadéquats.

Le taux de démission est, quant à lui, en forte diminution, passant de 2,31 %, en 2024, à 1,50 %, en 2025. Des entretiens de départ sont menés pour déterminer les raisons du départ. Les trois principales raisons invoquées sont des motifs personnels, une opportunité de carrière ou l'impact du trajet domicile-travail. Ce taux de démission est faible par rapport à ce qui est observable dans les autres entreprises. Il reflète la gestion active et conforme au plan d'entreprise menée par la STIB et son management en

matière de développement des compétences et des carrières, mais aussi en matière de bien-être.

La STIB dépend en grande partie de dotations de la Région. Les liquidités nécessaires, que ce soit pour payer le personnel, les fournisseurs ou autres sont, dès lors, en grande partie versées par la Région. La continuité de fonctionnement de la STIB est donc directement influencée par la stabilité financière de la Région. En temps de restrictions budgétaires et, en période d'affaires courantes, d'instabilité politique, il va de soi que les commissaires veulent s'assurer de la garantie et du versement régulier des dotations.

1235 **M. Sven Gatz (Anders.)** *(en néerlandais).*- *La baisse du nombre de trajets s'explique principalement par les journées de grève, les travaux, le télétravail structurel et la sécurité. J'espère que vous pourrez répondre à ces défis.*

*M. Rittweger de Moor semble prendre un malin plaisir à transformer chaque débat en lutte des classes. Si nous voulons garantir le bon fonctionnement de la STIB à long terme, nous devons pourtant oser avoir un regard critique et engager les réformes nécessaires.*

*L'évolution du nombre de trajets, des effectifs et du taux de couverture devra être suivie de près afin de nous assurer de disposer d'une société de transport financièrement saine, performante et légitime.*

1237 **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).**- *La diminution de la production kilométrique en 2025, à la fois pour le métro et le bus, c'est une conséquence de l'austérité et des économies imposées non pas depuis 2021, mais depuis 2024, par le gouvernement précédent et l'actuel.*

*Vous voulez faire des économies à la STIB, mais il y a bien trop de directeurs avec de gros salaires ! Si un moratoire doit s'appliquer, c'est sur cette catégorie-là, et pas sur les agents de conduite, de maintenance, ou les agents de sécurité sur le terrain. Le moratoire strict du gouvernement aggrave encore les conditions de travail, ainsi que la qualité de service aux voyageurs. C'était déjà le cas en 2025 et ça l'est toujours en 2026. Dans le même temps, les tarifs, eux, n'arrêtent pas d'augmenter.*

*Vous dites que le remplacement des véhicules les plus anciens se poursuit à un rythme normal. Mais des rames de métro prennent feu ! Nous ne pouvons pas continuer à les remplacer à un rythme normal ; il faut accélérer le remplacement de ces véhicules, qui mettent en danger les travailleurs et les voyageurs.*

**De heer Sven Gatz (Anders.)**- *De voornaamste verklaringen voor de daling van het aantal ritten zijn de stakingsdagen, de werken in of rond stations, het telewerk, dat een structureel gegeven is geworden, en de veiligheid. Ik hoop dat u het nodige kunt doen om daar een zo goed mogelijk antwoord op te bieden.*

*Alvorens ik tot mijn conclusie kom, wil ik even opmerken dat de heer Rittweger de Moor er plezier in lijkt te scheppen om van elk debat een klassenstrijd te maken. Dat verwondert me natuurlijk niet. Ik moet bekennen dat de stad voor mij ondenkbaar is zonder de MIVB. Het is echter net als met de sociale zekerheid: als we willen dat ze op termijn goed blijft werken, moeten we kritische vragen durven te stellen en ook een aantal hervormingen doorvoeren, ook al zijn die moeilijk.*

*Met andere woorden: we zullen moeten monitoren hoe het aantal ritten in de toekomst evolueert. Hoe moeilijk het ook is, het personeelsbestand en de dekkingsgraad zullen voor u, mevrouw de minister, en voor de MIVB zelf belangrijke parameters zijn om de vervoersmaatschappij ook de komende vijf of tien jaar gezond, performant en legitiem te houden. Dat is de toekomst die ik de MIVB toewens.*

**De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** *(in het Frans).*- *Dat er in 2025 minder kilometers zijn afgelegd, is het gevolg van het besparingsbeleid sinds 2024, niet sinds 2021.*

*Er zijn nog steeds veel te veel dikbetaalde directeurs. Daar zou u een stop op moeten invoeren, niet op de gewone werknemers!*

*Volgens u worden de voertuigen volgens het normale tempo vervangen, maar dat is niet voldoende, want er vliegen metrostellen in brand.*

*De preventie en veiligheid zijn in 2025 niet verbeterd. Dat is logisch: de agenten in kwestie worden enkel ingezet om vervoerbewijzen te controleren en zoveel mogelijk processen-verbaal op te stellen.*

*Er heerst bij de MIVB een klimaat van misprijzen en repressie tegenover de werknemers. Die krijgen niet de waardering die ze verdienen. De meeste ontslagen zijn discriminerend van aard en hebben niets te maken met onbehoorlijk functioneren. Uw antwoorden zijn niet ernstig.*

Il n'y a eu aucune amélioration de la prévention et de la sécurité sur le réseau en 2025. Pourquoi ? Parce que la seule mission confiée à tous les agents qui sont engagés est le contrôle des titres de transport. Pas la sécurité ou la prévention ! La priorité, c'est de mettre un maximum de procès-verbaux, même pour des voyageurs qui oublient leur abonnement ou qui omettent de le valider lors d'une correspondance.

Par ailleurs, il y a eu des commandes de véhicules ratées, avec des dizaines de millions d'euros investis dans des bus Iveco dont la climatisation n'a jamais fonctionné.

La paix sociale est gravement menacée par le mépris de la direction de la STIB pour la concertation sociale, avec un culte de la répression à l'encontre des agents, qui ne reçoivent jamais aucune forme de reconnaissance ou de considération. C'est inacceptable !

Et vous osez dire aujourd'hui que les licenciements ont comme motif principal des comportements inadéquats ! L'immense majorité des licenciements sont discriminatoires, fondés sur l'état de santé et liés à un absentéisme fréquent.

Vos réponses ne sont pas sérieuses.

<sup>1239</sup> **Mme Clémentine Barzin (MR).**- Je ne pourrais pas dire mieux que mon collègue Gatz, qui souligne la volonté du PTB de tout transformer en lutte des classes. J'ajouterais, notamment à la suite de la dernière phrase, que cela s'accompagne d'un goût pour l'exagération, ce qui est dommage, car nous pourrions avoir des débats beaucoup plus constructifs malgré nos différents points de vue.

Je voulais vous remercier pour vos réponses, notamment sur la dimension du télétravail apparue il y a quelques années et qui produit encore ses effets, y compris sur la fréquentation de la STIB.

Vous n'avez pas répondu à ma question concernant le faible taux d'emploi des femmes à la STIB, que mes collègues ont déjà souligné par le passé.

Enfin, la proposition d'inviter la STIB en commission pour discuter de son rapport annuel me semble très intéressante. Vos explications sont complètes, mais nous avons des questions subsidiaires, parfois un peu techniques. Un tel échange serait un complément utile et je suggère que notre commission retienne cette idée.

<sup>1241</sup> **M. Gilles Verstraeten (N-VA)** *(en néerlandais)*.- Comme l'a dit M. Gatz, plusieurs problèmes persistent : le personnel, les coûts, le taux de couverture, le nombre de trajets et la performance.

*Contrairement à M. Rittweger de Moor je ne parlerais pas d'austérité, puisqu'il est question de hausse des coûts et d'augmentation des effectifs, pour un nombre de trajets en baisse.*

**Mevrouw Clémentine Barzin (MR)** *(in het Frans)*.- De PTB maakt overal een klassenstrijd van en heeft een neiging tot overdrijven. Dat is jammer, want het staat constructieve debatten in de weg.

*Uw antwoorden maken een aantal zaken duidelijk, bijvoorbeeld inzake telewerk. Wel hebt u niet geantwoord op mijn vraag over het lage aantal vrouwelijke werknemers bij de MIVB.*

*De MR heeft een aantal bijkomende, eerder technische vragen, waarvoor we graag de MIVB in onze commissie zouden uitnodigen.*

**De heer Gilles Verstraeten (N-VA).**- U hebt zeer veel elementen genoemd die ik nog eens opnieuw zal moeten bekijken, maar ik sluit me deels aan bij de heer Gatz. De vaststelling blijft voor een stuk dezelfde: er is een probleem inzake personeel, kosten, dekkingsgraad, aantal ritten en performantie. Daar is een oplossing voor nodig.

We moeten grondig onderzoeken wat er bij de MIVB aan de hand is en of er fundamenteel bijgestuurd moet worden. Ik heb

*En tout état de cause, un réajustement en profondeur s'impose.*

daar een wat andere visie op dan de heer Rittweger de Moor, die het heeft over "austérité". In mijn ogen is dat dan een bijzondere vorm van "austérité", aangezien er sprake is van stijgende kosten en meer personeel voor minder ritten. Als dat "austérité" is, dan zou de PTB er bijna een voorstander van moeten zijn.

Ik volg dit dossier op en zal zien hoe het verder gaat, maar in elk geval is er een ingrijpende bijsturing nodig.

<sup>1243</sup> **Mme Latifa Aït Baala (PS).**- Je voudrais également me joindre à la réplique de M. Gatz, selon laquelle on ne peut pas envisager la ville sans la STIB.

**Mevrouw Latifa Aït Baala (PS)** *(in het Frans).*- Uit uw antwoorden maak ik op dat de reizigersaantallen weer de goede richting opgaan.

L'une de mes questions portait sur une préoccupation majeure, à savoir l'érosion de la fréquentation. Selon les éléments de réponse que vous avez apportés, celle-ci semble reprendre une trajectoire positive.

*U wees op tal van veranderende factoren, zoals de toename van telewerk.*

*Ook de PS zou willen dat de conclusies van het jaarverslag in de commissie worden voorgesteld.*

Comme vous l'avez également indiqué, nous sommes dans une dynamique de changement, liée à toute une série de facteurs, notamment le contexte post-Covid-19, l'augmentation du télétravail, et j'en passe, qui nécessitent en effet une prise en considération dans les politiques publiques en matière de multimodalité et de transport. Nous suivrons bien entendu avec beaucoup d'attention la suite de ce rapport. Et nous partageons la demande formulée par au moins deux de mes collègues concernant la présentation des conclusions de ce rapport au sein de notre commission.

*- De incidenten zijn gesloten.*

*- Les incidents sont clos.*

<sup>1249</sup> **QUESTION ORALE DE MME AMÉLIE PANS**

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AMÉLIE PANS**

<sup>1249</sup> **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,**

**aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,**

<sup>1249</sup> **concernant l'état d'avancement des travaux affectant la desserte du tram 55 à Evere.**

**betreffende de voortgang van de werken die gevolgen hebben voor tramlijn 55 in Evere.**

<sup>1251</sup> **Mme Amélie Pans (MR).**- Depuis plus d'un an, les travaux menés autour des rues Édouard Stuckens et Henri Van Hamme, à Evere, entraînent l'interruption du tram 55 à hauteur de la place de la Paix. Selon les informations communiquées, le retour du tram ne serait pas envisagé avant la mi-2027.

**Mevrouw Amélie Pans (MR)** *(in het Frans).*- Al meer dan een jaar is tramlijn 55 ter hoogte van het Vredeplein onderbroken wegens wegwerkzaamheden in Evere en dat zal allicht nog zeker tot halverwege 2027 zo blijven. De situatie zorgt dan ook voor grote ontevredenheid bij bewoners en handelaars.

Cette situation suscite une réelle lassitude chez de nombreux habitants et commerçants du quartier, qui ont le sentiment d'un chantier avançant lentement et d'une desserte en transport public qui reste dégradée. Plusieurs acteurs locaux s'interrogent également sur l'organisation du chantier, les possibilités d'accélération des travaux, ainsi que sur les mesures d'accompagnement mises sur pied pour soutenir la

*Hoe vorderen de werkzaamheden? Wanneer zal de tramlijn opnieuw volledig in gebruik worden genomen? Is het mogelijk om bepaalde fasen te versnellen of om tegelijkertijd aan meerdere trajectdelen te werken? Hoe coördineren de MIVB en Vivaqua hun werkzaamheden?*

*Hoe evalueert u de alternatieve oplossingen, zoals de reorganisatie van buslijn 59? Zijn er aanpassingen gepland*

vie économique et la mobilité de ce quartier du nord-est de Bruxelles.

Pouvez-vous faire le point sur l'état d'avancement du chantier affectant le tram 55 et confirmer le calendrier prévu pour le rétablissement complet de la ligne ? Des pistes ont-elles été étudiées afin d'accélérer certaines phases des travaux ou de travailler simultanément sur plusieurs tronçons, lorsque c'est techniquement possible ?

Comment la STIB et Vivaqua coordonnent-elles leurs interventions afin de limiter au maximum la durée des perturbations ?

Quel bilan tirez-vous des solutions alternatives mises en œuvre, notamment la réorganisation du bus 59 ? Des ajustements sont-ils prévus pour améliorer la desserte du quartier ?

Enfin, envisagez-vous des dispositifs spécifiques destinés à accompagner les commerçants et à soutenir l'attractivité de la place de la Paix d'ici à la fin du chantier ?

1253 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** Lors d'un chantier, les opérateurs régionaux sont évidemment soucieux d'affecter le moins possible les usagers, les habitants et les commerçants. Opérateurs et parties prenantes se concertent quant aux mesures de coordination et d'accompagnement à prendre afin de réduire au mieux les incidences.

Le planning et le phasage prévisionnels des travaux sur la ligne de tram 55, à Evere, restent d'actualité. Vivaqua est pour l'instant encore occupée dans la zone. Le chantier de la STIB débutera fin juillet 2026, dans la rue Édouard Stuckens, tandis que Vivaqua poursuivra ses travaux dans la rue Henri Van Hamme. La fin des travaux de repose des voies est actuellement prévue pour avril 2027, ce qui coïncide avec la remise en service de la ligne de tram 55 et de la desserte de la place de la Paix.

Le chantier est organisé de manière à ce que la STIB et Vivaqua travaillent de concert dans les deux rues, sans se bloquer mutuellement et tout en garantissant les accès locaux et aux services de secours. La STIB suit l'avancée des travaux de Vivaqua et reste en contact, afin de pouvoir intervenir le plus rapidement possible par la suite.

La ligne de tram 55 a été interrompue à hauteur de la rue du Tilleul dès le début des travaux de Vivaqua. Les solutions alternatives mises en place par la STIB ont fait l'objet de nombreux échanges avec la commune et au sein de la commission de coordination des chantiers. Il a bien entendu fallu tenir compte des contraintes physiques liées à la neutralisation des voiries et aux reports de trafic impliqués. Les deux mesures retenues concernent les lignes de bus 59 et 69.

La prolongation et la déviation de la ligne de bus 59 permettent que le quartier de la place de la Paix soit, le temps des travaux, desservi par trois lignes. Il s'agit d'une solution globalement satisfaisante, compte tenu des contraintes de

*om de bereikbaarheid van de wijk te verbeteren? Overweegt u maatregelen om de handelaars te steunen?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- De planning van de werkzaamheden aan tramlijn 55 in Evere blijven van kracht. De werkzaamheden van de MIVB gaan eind juli 2026 van start in de Edward Stuckensstraat, terwijl Vivaqua zijn werkzaamheden in de Henri Van Hammestraat voortzet. De bouwplaats is zo georganiseerd dat de MIVB en Vivaqua in beide straten samenwerken zonder elkaar in de weg te zitten en met behoud van de toegang voor omwonenden en hulpdiensten. De heraanleg van de tramsporen, en dus de volledige ingebruikname van tramlijn 55, is gepland voor april 2027.**

*De MIVB heeft over de alternatieve oplossingen uitgebreid overleg gepleegd met de gemeente en binnen de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen. Dankzij de verlenging en omleiding van buslijn 59 wordt de wijk rond het Vredeplein door drie lijnen bediend. Dat is over het algemeen een bevredigende oplossing. Hetzelfde geldt voor de verlenging van buslijn 69 van het station van Schaarbeek naar het Eugène Verboekhovenplein.*

*Gezien de bijzonder krappe begrotingssituatie en de rekruteringsstop is het moeilijk om nog andere middelen in te zetten. Bovendien worden de haltes op tramlijn 55 grotendeels bediend door andere tram- of buslijnen.*

*Voordat Vivaqua met de werkzaamheden begon, heeft de MIVB de vereniging van handelaars ontmoet om de organisatie van de toekomstige bouwplaats toe te lichten.*

*Elke bouwplaats veroorzaakt hinder. We proberen ons daarom aan de planning te houden, wat tot nu toe is gelukt.*

circulation importantes au sein du quartier. Il en va de même pour la prolongation de la ligne de bus 69 de la gare de Schaerbeek à la place Eugène Verboekhoven, qui apporte une connexion supplémentaire entre l'extrémité de la ligne, à savoir la station Bordet, et la ligne de tram 55.

Dans un contexte budgétaire particulièrement contraignant, et compte tenu du moratoire sur les embauches en 2026, on peut difficilement envisager de mettre d'autres moyens en œuvre, comme une ligne de bus supplémentaire. De plus, les arrêts non desservis par la ligne de tram 55 sont servis, pour la plupart, par d'autres lignes de tram et de bus, notamment la ligne de tram 62, la ligne de bus 45 et la ligne de bus 64.

Avant que Vivaqua n'entame ses travaux, la STIB a rencontré l'association des commerçants de la place de la Paix et présenté l'organisation du futur chantier. L'idée était notamment de sensibiliser les commerçants au fait que la STIB peut collaborer à la promotion des événements organisés.

Comme pour chaque chantier, il y a un impact. Nous essayons de respecter le calendrier. Jusqu'ici, c'est le cas.

1255 **Mme Amélie Pans (MR).**- J'entends que des solutions alternatives sont mises en place, mais je souhaite surtout insister sur l'importance d'informer les habitants et les commerçants de l'état d'avancement du chantier. Si ceux-ci peuvent comprendre qu'un chantier important, mené par deux acteurs différents, prenne du temps, ils ont cependant besoin de visibilité, de prévisibilité, de coordination et de signes concrets d'avancement.

L'interruption prolongée du tram 55 pèse lourdement sur le quartier. Il est donc impératif que la STIB, Vivaqua et les autres intervenants travaillent avec un pilotage serré et que les délais soient maîtrisés. Vous m'affirmez que les délais sont tenus pour le moment, et il faut que cela continue. Une communication claire avec les riverains et les commerçants est essentielle, comme nous l'avons vu en commission spéciale avec le chantier du métro 3.

Il ne faut pas que ce chantier devienne, par manque de coordination, une source durable de découragement pour tout un quartier. Je continuerai à vérifier qu'il se termine en temps et en heure.

- *L'incident est clos.*

1259 **QUESTION ORALE DE MME SOFIA BENNANI**

1259 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,**

**Mevrouw Amélie Pans (MR)** *(in het Frans).*- Het is belangrijk om de bewoners en handelaars op de hoogte te houden van de voortgang van de werkzaamheden. Ze hebben behoefte aan duidelijkheid en tekenen van vooruitgang.

*De langdurige onderbreking van tramlijn 55 weegt zwaar op de wijk. De MIVB, Vivaqua en de andere betrokken partijen moeten daarom nauw samenwerken. De termijnen worden voorlopig gehaald. Dat moet zo blijven.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW SOFIA BENNANI**

**aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,**

1259 **concernant l'interruption temporaire de sept lignes de tram, dont le 8 et le 93 avenue Louise.**

1261 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- La STIB a récemment communiqué sur un projet de renouvellement des infrastructures de tram sur l'avenue Louise, incluant notamment le remplacement des rails arrivés en fin de vie, ainsi que le réaménagement de plusieurs arrêts entre la place Stéphanie et le bois de la Cambre.

Évidemment, ce projet s'inscrit dans une démarche positive visant à moderniser le réseau, à améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et à permettre, à terme, la circulation de matériel roulant plus capacitaire, tel que les trams T4000, sur la ligne 8.

Toutefois, la mise en œuvre de ces travaux - qui ont débuté cet été alors qu'ils auraient dû démarrer plus tôt - sur le tronçon compris entre les arrêts Bailli et Legrand devrait entraîner une interruption temporaire des lignes de tram 8 et 93. Ces lignes constituent des axes structurants pour la mobilité de nombreux usagers, en particulier sur un axe aussi fréquenté que l'avenue Louise. Il est envisagé de mettre en place une solution de remplacement via le prolongement de la ligne de bus 96.

Plus globalement, le réseau de trams se voit fortement affecté depuis ce début d'année 2026. Au total, sept lignes de la STIB, donc plus d'un tiers des lignes de tram, connaissent actuellement de lourdes et longues interruptions.

Comment la coordination des travaux a-t-elle été opérée afin d'éviter une paralysie partielle du réseau ? Quelles raisons ont conduit à planifier concomitamment un nombre si important de chantiers sur le réseau de tram ?

S'agissant des lignes 8 et 93, pouvez-vous confirmer le calendrier de lancement des travaux ? Quelle est la durée estimée de l'interruption des lignes ? Quelle fréquence et quelle capacité sont prévues pour la ligne de bus 96 prolongée, afin d'assurer une solution crédible et confortable ?

1263 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La STIB veille à entretenir son réseau de voies ferrées - trams et métros - afin que ses véhicules et, par extension, ses voyageurs, puissent toujours circuler confortablement, en toute sécurité et avec efficacité. Peut-être est-ce une évidence, mais cela n'a malheureusement pas toujours été le cas.

Les rails s'usent et doivent être remplacés, en moyenne tous les 25 à 30 ans pour les rails en ligne droite avec peu de passages. Ce remplacement doit être plus fréquent lorsque des rails sont courbés, ceux qui se situent au niveau des aiguillages, ou lorsqu'ils sont exposés à un trafic particulièrement dense, notamment, à proximité des dépôts.

La vitesse d'usure dépend d'une multitude de facteurs : le choix d'aménagement, comme la présence d'une isolation électrique protégeant les voies du phénomène d'électrolyse ; les

**betreffende de tijdelijke onderbreking van zeven tramlijnen, waaronder de lijnen 8 en 93 op de Louizalaan.**

**Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).**- De MIVB kondigde onlangs de vernieuwing van de tramsporen op de Louizalaan en de herinrichting van de haltes tussen het Stefaniaplein en het Ter Kamerenbos aan. Doel is om het tramnet te moderniseren, de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit te verbeteren en trams met een grotere capaciteit in te zetten.

*Deze zomer zijn de werkzaamheden gestart tussen de haltes Baljuw en Legrand, waardoor tramlijnen 8 en 93 tijdelijk zijn onderbroken. Als alternatief wordt buslijn 96 verlengd.*

*Het tramnet wordt sinds begin 2026 zwaar getroffen. In totaal zijn zeven tramlijnen ernstig en langdurig onderbroken. Hoe worden de werkzaamheden gecoördineerd om een gedeeltelijke verlamming van het netwerk te voorkomen? Waarom gaan er zoveel werkzaamheden tegelijk door?*

*Hoelang zal de onderbreking van lijnen 8 en 93 duren? Welke frequentie en capaciteit heeft de verlengde buslijn 96?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- Tramsporen moeten om de 25 tot 30 jaar worden vervangen. De snelheid waarmee slijtage optreedt, hangt af van meerdere factoren, zoals de aanwezigheid van elektrische isolatie, de topologische kenmerken (rechte stukken, bochten, wissels...), de frequentie en het type tram.

*De toestand van de sporen wordt regelmatig gecontroleerd. Voor de vervanging is een tienjarenplan opgesteld. De MIVB moet elk jaar ongeveer 12 km sporen vernieuwen om het netwerk in goede staat te houden. Tussen 2009 en 2019 werd er echter maar 9 km per jaar vernieuwd. Sinds 2019 proberen we die achterstand in te halen door jaarlijks 13 km te vernieuwen. Ik betreur het ongemak voor de reizigers, maar ik sta volledig achter die aanpak.*

*De vernieuwing van de sporen moet goed worden gecoördineerd met de werkzaamheden van Brussel Mobiliteit, Vivaqua en*

caractéristiques topologiques des voies - ligne droite, courbe, aiguillage - ; ainsi que la fréquence des passages et le type de trams qui y circulent. En effet, certains trams, plus que d'autres, usent davantage les rails.

L'état des voies fait l'objet d'un monitoring récurrent. Le programme de remplacement est planifié sur dix ans dans le plan décennal « voies ». Reconnaissons qu'auparavant, l'entretien n'a pas toujours été effectué de manière optimale. La STIB doit renouveler environ douze kilomètres de voies simples, chaque année, pour maintenir son réseau en bon état.

Or, entre 2009 et 2019, un retard d'entretien s'est accumulé, avec un renouvellement de seulement neuf kilomètres par an, ce qui est largement insuffisant. Depuis 2019, nous essayons de rattraper ce retard en renouvelant treize kilomètres de voies par an. C'est un effort considérable qui présente de nombreux défis.

Je regrette les désagréments causés aux voyageurs et je comprends que l'impact de ces chantiers soit perçu négativement. Je défends néanmoins l'approche diligente et responsable, sans laquelle nous serions confrontés à des situations, comme à Anvers ou à Gand, où sur certaines lignes, les trams ne circulent plus du tout.

Le renouvellement des voies doit être bien coordonné avec les interventions de Bruxelles Mobilité, comme c'est le cas actuellement à la place Saintelette, et celles de Vivaqua, notamment sur la chaussée de Mons, à Anderlecht, et sur la ligne 55 à Evere. Ces travaux doivent aussi être coordonnés avec d'autres acteurs, ce qui rallonge souvent le temps des interventions. C'est précisément le rôle de la commission de coordination des chantiers de gérer l'ensemble de ces opérations.

Le remplacement des rails n'engendre pas plus de chantiers aujourd'hui que durant les années précédentes, mais ces derniers touchent des lignes très fréquentées - les lignes 4, 8, 10, 55 et 81 -, ce qui les rend plus visibles ou cause plus de désagréments aux usagers.

Le chantier de renouvellement des voies concernant les lignes 8 et 93 a débuté au début du mois de juin pour une fin prévue à la fin août.

<sup>1265</sup> Le chantier ne pouvait plus attendre : initialement prévu en 2012, le renouvellement avait pu être ajourné à la suite du « maraudage » - une inversion des voies - effectué en 2015, une astuce technique permettant de prolonger la durée de vie des voies, rendue possible par le fait assez exceptionnel que les voies de l'avenue Louise sont parfaitement rectilignes. Cela a permis de continuer pendant dix ans avec la même infrastructure, mais pas davantage.

Les lignes de tram 8 et 93 sont interrompues entre Bailli et Legrand. La ligne de bus temporaire 96 est prolongée jusqu'à Legrand via la rue Defacqz et l'avenue Louise. Ainsi, tous

*andere partijen, wat de duur van de werkzaamheden vaak verlengt. Dat is de taak van de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen.*

*Er zijn niet meer werkzaamheden aan de tramsporen dan in voorgaande jaren, maar ze vinden plaats op drukke lijnen, waardoor ze meer opvallen of meer overlast veroorzaken.*

*De vernieuwing van de sporen op lijnen 8 en 93 is begin juni van start gegaan en zal naar verwachting eind augustus afgerond zijn.*

*Omdat de sporen in de Louizalaan volkomen recht zijn, kon door een omkering van de sporen in 2015 de levensduur met een tiental jaar worden verlengd, maar nu konden de werkzaamheden niet langer worden uitgesteld.*

*Tijdens de onderbreking van tramlijnen 8 en 93 tussen Baljuw en Legrand wordt buslijn 96 via de Defacqzstraat en de Louizalaan doorgetrokken tot aan Legrand. Zo blijven alle haltes bediend en is er ook vanaf het einde van de Louizalaan een directe verbinding met het Zuidstation.*

*Bus 96 rijdt om de zes minuten tijdens de spits en om de acht minuten buiten de spits. Gezien de smalle straten kunnen alleen standaardbussen worden ingezet. Daarom wijst de MIVB ook*

les arrêts restent desservis et l'extrémité de l'avenue Louise bénéficie également d'une liaison directe avec la gare du Midi.

Le bus 96 circule à des fréquences comparables à celles de la ligne 81 ou de la ligne 8, à savoir un bus toutes les six minutes en heure de pointe et toutes les huit minutes en heures creuses. Vu l'étroitesse des rues empruntées, seuls des bus standards peuvent être affectés à cet itinéraire. La capacité n'est donc pas optimale, j'en suis pleinement consciente et je remercie les voyageurs pour leur patience.

En parallèle, la STIB communique également sur l'existence des nombreuses solutions alternatives dans ces mêmes quartiers : les trams 7 et 25, les bus 38, 60, 71, et 95, etc., afin d'encourager une dispersion maximale des flux vers les lignes existantes et non vers le seul bus 96.

1267 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- Vous avez raison, Madame la Ministre : pendant des années, on a négligé l'entretien des infrastructures de la STIB. Le rattrapage de ce retard contraint à mener plusieurs chantiers simultanément. Nous n'avons malheureusement pas d'autre choix que de passer par là pour obtenir des infrastructures de qualité.

- *L'incident est clos.*

1273 **QUESTION ORALE DE MME SOFIA BENNANI**

1273 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,**

1273 **concernant l'état d'avancement des outils de recouvrement visant les véhicules immatriculés à l'étranger et les résidents circulant sous plaque étrangère.**

1275 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- Le lundi 1er juin, parking.brussels a annoncé la reprise du contrôle des véhicules immatriculés à l'étranger par ses agents de terrain, un temps suspendu pour les véhicules autres que français et néerlandais.

Il y a quelques mois justement, je vous interrogeais sur les difficultés de non-recouvrement des redevances et amendes de stationnement infligées à des véhicules immatriculés à l'étranger.

En effet, les chiffres communiqués à l'époque étaient sans équivoque : près de 25 millions d'euros non recouverts sur les années 2023 et 2024, un taux de non-paiement avoisinant les 90 % pour les plaques étrangères et plus de la moitié des dossiers transmis aux huissiers concernant des véhicules immatriculés hors Belgique.

*op het overige aanbod in de buurt, zoals tramlijnen 7 en 25 en buslijnen 38, 60, 71 en 95.*

**Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).**- *Het onderhoud werd inderdaad jarenlang verwaarloosd, waardoor we nu geen andere keuze hebben dan meerdere werkzaamheden tegelijkertijd uit te voeren.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW SOFIA BENNANI**

**aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,**

**betreffende de stand van zaken met betrekking tot de instrumenten voor de invordering van boetes voor in het buitenland ingeschreven voertuigen en bewoners die met een buitenlandse nummerplaat rijden.**

**Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).**- *Op 1 juni kondigde parking.brussels aan dat het opnieuw alle buitenlandse kentekens zou controleren.*

*In 2023 en 2024 liep het gewest liefst 25 miljoen euro aan niet-geïnde boetes mis en bleef ongeveer 90% van de boetes voor buitenlanders onbetaald. Dat is niet fair ten opzichte van automobilisten die wel beboet worden en roept vragen op over de doeltreffendheid van de inning.*

*De regering kondigde maatregelen aan: er zou een bedrijf worden ingeschakeld dat gespecialiseerd is in internationale inningen; wielklemmen zouden wettelijk mogelijk worden en hardleerse automobilisten riskeerden weggesleept te worden. Tot slot zouden parking.brussels, Brussel Fiscaliteit en Leefmilieu Brussel nauwer samenwerken dankzij een gemeenschappelijke databank.*

Dans le contexte budgétaire extrêmement difficile que traverse actuellement la Région bruxelloise, ce manque à gagner considérable pose une question évidente d'efficacité des outils de recouvrement et d'équité entre usagers.

En réponse à ma précédente intervention, plusieurs mesures avaient été annoncées : la conclusion d'un marché avec une société spécialisée dans le recouvrement international ; l'élaboration d'un arrêté d'exécution permettant l'utilisation de sabots et l'enlèvement de véhicules étrangers récidivistes ; la création d'une coopération renforcée entre parking.brussels, Bruxelles Fiscalité et Bruxelles Environnement par l'entremise d'une future base de données commune.

Quelques mois plus tard, je souhaiterais savoir où nous en sommes. Quel est aujourd'hui le montant total des redevances et amendes de stationnement impayées liées à des véhicules immatriculés à l'étranger et comment le taux de recouvrement a-t-il évolué depuis 2024 ?

Quels résultats concrets ont été obtenus depuis l'attribution du marché relatif au recouvrement international conclu en juin 2025 ?

Où en est la rédaction de l'arrêté d'exécution relatif à l'utilisation des sabots et à l'enlèvement des véhicules étrangers récidivistes ? Un calendrier de mise en œuvre peut-il être communiqué ?

À quel stade se trouvent les travaux relatifs à la coopération entre parking.brussels, Bruxelles Fiscalité et Bruxelles Environnement, ainsi qu'à la future base de données commune destinée à améliorer le recouvrement et le partage d'informations ?

Enfin, quel objectif de recouvrement est-il fixé par parking.brussels à court et à moyen termes, avec l'annonce attendue de la reprise par ses agents du contrôle des véhicules immatriculés à l'étranger ?

1277 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Au 1er juillet 2026, le montant total des redevances de stationnement impayées liées aux véhicules immatriculés à l'étranger s'élevait à 15 millions d'euros pour 2024, près de 20 millions d'euros pour 2025 et 8 millions d'euros pour 2026, soit un total de 43 millions d'euros. S'agissant du taux de recouvrement, il était de 9 % en 2024, 8 % en 2025 et 10 % depuis le début de l'année 2026.

Le marché relatif au recouvrement international a été conclu en juin 2025, il est effectif depuis novembre 2025 et il inclut de plus en plus de pays. Le recouvrement est aujourd'hui opérationnel dans dix pays, en plus de la France et des Pays-Bas, et quatre pays supplémentaires sont en passe d'y souscrire.

La société de recouvrement a entamé son travail avec un arriéré de six mois de dossiers. Son travail a donc porté sur des dossiers remontant jusqu'au 1er mai 2025.

*Hoever staan we nu? Welk bedrag aan verkeers- en parkeerboetes van auto's met een buitenlands kentekenbewijs blijft onbetaald? Hoe evolueert dat bedrag sinds 2024?*

*Wat zijn de resultaten van het bedrijf dat ingeschakeld werd voor de internationale inningen?*

*Wanneer wordt het uitvoeringsbesluit van kracht dat wielklemmen en wegslepen mogelijk maakt?*

*Hoe staat het met de samenwerking tussen de administraties en hun gezamenlijke databank?*

*Welk inningspercentage heeft parking.brussels zichzelf tot doel gesteld?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).** - *Op 1 juli 2026 bedroeg het totaalbedrag aan onbetaalde parkeerboetes van in het buitenland geregistreerde voertuigen 15 miljoen euro voor 2024, bijna 20 miljoen euro voor 2025 en 8 miljoen voor 2026. De inningsgraad bedroeg 9% in 2024, 8% in 2025 en 10% sinds begin dit jaar.*

*Het incassobureau dat werd aangezocht voor de inning van de internationale boetes ging in november 2025 aan de slag met de dossiers vanaf 1 mei 2025. Naast Nederland en Frankrijk int het bedrijf ondertussen in tien extra landen en binnenkort komen er nog vier bij. De inningspercentages stijgen aanzienlijk.*

*We zijn er nog niet over uit of we weer zullen werken met wielklemmen en wegsleepregelingen bij recidive. Het zijn dure systemen met aanzienlijke veiligheidsrisico's voor de medewerkers.*

La tendance globale observée à ce stade est une amélioration sensible du taux de recouvrement pour les pays qui étaient jusqu'alors non couverts par un traité bilatéral. Il s'agit du Danemark, de la Suède, de la Suisse, de l'Italie, de l'Autriche, de la Norvège, du Royaume-Uni, de la Lituanie, du Portugal et de l'Espagne, pour lesquels nous disposons des chiffres. À ces pays s'ajouteront bientôt la Lettonie, la Finlande, la Croatie et la Pologne, qui seront également couverts par la société de recouvrement.

Le recours au sabot était anciennement la solution pour obtenir des réponses et pour garantir une égalité de traitement. C'est une mesure nécessaire, surtout à Bruxelles, où circulent de nombreux véhicules immatriculés à l'étranger. Il faut faire en sorte que tout le monde soit soumis au même système de contrôle et de sanction.

Le recours au sabot et à l'enlèvement pour les véhicules étrangers récidivistes sont toujours à l'étude. Cependant, le coût élevé de ces procédures, les implications en matière de sécurité des agents et les premiers résultats du nouveau marché de recouvrement laissent présager que ces pistes pourraient être remises en question. Une évaluation n'est pas exclue à ce stade.

Quant au projet de coopération entre parking.brussels, Bruxelles Fiscalité et Bruxelles Environnement pour la mise en œuvre d'une base de données commune destinée à améliorer le recouvrement, il s'inscrit dans une perspective à long terme et n'a pas encore fait l'objet d'un programme de développement détaillé, car cela demande encore du travail entre ces administrations.

<sup>1279</sup> **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).** - En effet, la Région perd là 43 millions d'euros ! Vous avez raison de souligner qu'une forme d'équité entre les usagers de la route est indispensable. D'autant qu'à Bruxelles, capitale de l'Europe et ville internationale, les plaques étrangères sont monnaie courante, car nous comptons énormément d'expatriés vivant sur notre territoire.

Je pense que les communes ont un rôle à jouer en demandant à ces résidents d'enregistrer leur plaque d'immatriculation. Selon moi, à l'avenir, une collaboration plus étroite s'impose entre parking.brussels et ces dernières, qui sont déjà ses partenaires pour la perception des amendes. Il s'agirait de faire en sorte que les expatriés qui s'installent en Belgique déclarent leur véhicule et que leur plaque, bien qu'étrangère, soit inscrite dans la base de données.

Il n'est pas viable de poursuivre indéfiniment les contrevenants en passant par des huissiers et des procédures internationales coûteuses, car cela représente une perte sèche pour la Région. Les règles doivent être les mêmes tant pour les Belges que pour les expatriés, que nous souhaitons conserver sur notre territoire. Les communes doivent donc jouer un rôle majeur en enregistrant ces plaques d'immatriculation et en les transmettant à parking.brussels.

*De gemeenschappelijke databank van parking.brussels, Brussel Fiscaliteit en Leefmilieu Brussel is niet voor onmiddellijk.*

**Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)** (in het Frans). - *Het gewest loopt dus nog steeds 43 miljoen euro mis!*

*In het internationale Brussel, hoofdstad van Europa, rijden massaal veel auto's met buitenlandse nummerplaten rond. Een oplossing zou kunnen zijn dat parking.brussels nauwer samenwerkt met de gemeenten, die nu al betrokken zijn bij de inning van boetes. De vele expats - die we overigens niet kwijt willen - zouden hun nummerplaat moeten registreren bij de gemeente, die ze dan in de database van parking.brussels zet.*

*Gerechtsdeurwaarders en internationale incasso's kosten het gewest handenvol geld. Bovendien moeten de regels dezelfde zijn voor Belgen en buitenlanders.*

*- Het incident is gesloten.*

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

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

**concernant la gare routière temporaire de Brussels Airport et l'intégration tarifaire multimodale.**

**Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Le 7 mai dernier, l'inauguration de la gare routière en plein air de l'aéroport de Bruxelles-National a lancé la refonte du site. La construction d'une plaque tournante intermodale, en lieu et place de l'ancienne gare routière, devrait s'achever en 2030, avec une mise en service du tram vers l'aéroport à l'horizon 2031.

Ce projet constitue une transformation majeure de l'accessibilité de l'aéroport, permettant une meilleure articulation entre la gare ferroviaire souterraine, la nouvelle gare routière centrale, les plateformes de bus longue distance et le futur terminus du tram. Toutefois, plusieurs zones d'incertitude subsistent, notamment en matière de tarification, d'information aux voyageurs et de lisibilité globale du dispositif multimodal.

Le futur tram vers l'aéroport constitue une opportunité de renforcer l'intégration entre la STIB, De Lijn, la SNCB et les autres opérateurs desservant l'aéroport. Des discussions structurées ont-elles été engagées entre ces opérateurs pour aboutir à une véritable intégration tarifaire multimodale vers et depuis l'aéroport ? Une harmonisation des titres de transport, ou leur reconnaissance mutuelle simplifiée, est-elle prévue, à court ou moyen terme ? Quel rôle le niveau fédéral joue-t-il dans la coordination tarifaire entre entités régionales pour ce pôle stratégique national ?

Les premières observations de la gare temporaire montrent déjà des difficultés d'orientation et de compréhension pour les usagers. La STIB est-elle associée à l'évaluation de la lisibilité des parcours voyageurs, notamment via la signalétique, les parcours piétons, les correspondances ? Des standards communs de signalisation multilingue et multimodale sont-ils en cours d'élaboration, en collaboration avec la STIB, pour garantir une cohérence entre les différents opérateurs ? Comment sera assurée la qualité de l'information en temps réel des véhicules de la STIB, dans un environnement aussi complexe que l'aéroport ?

Enfin, le projet tient-il pleinement compte des besoins des personnes à mobilité réduite qui se rendent à l'aéroport ou qui en reviennent avec des véhicules de la STIB ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le projet de construction d'un nouveau hub multimodal, présenté par Brussels

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

**aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Vekeersveiligheid en Dierenwelzijn,**

**betreffende het tijdelijke busstation van Brussels Airport en de multimodale integratie van de tarieven.**

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *Op 7 mei werd de tijdelijke openluchtbusterminal van Brussels Airport ingehuldigd. Tegen 2030 moet een nieuwe intermodale hub klaar zijn, gevolgd door de ingebruikname van de tram naar de luchthaven in 2031.*

*Het project moet de aansluiting tussen trein, bus, langeafstandsbus en tram verbeteren, maar er zijn nog wel wat vragen.*

*Werden er gesprekken opgestart tussen de MIVB, De Lijn, de NMBS en de andere operatoren met het oog op tariefintegratie? Komt er een harmonisering of wederzijdse erkenning van vervoerbewijzen? Welke rol speelt de federale overheid in dat verband?*

*Ook zijn er zorgen over de bewegwijzering, de overstappen en de realtime reizigersinformatie. Wordt de MIVB bij die evaluatie betrokken? Komen er gemeenschappelijke regels om de bewegwijzering eenvormiger te maken?*

*Houdt het project voldoende rekening met de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De nieuwe multimodale hub op Brussels Airport is een initiatief van de Vlaamse overheid en Brussels Airport Company. Die laatste staat in voor zowel de tijdelijke als de definitieve busterminal,*

Airport sous le nom de Hub 3.0, est un projet de la Région flamande et de la Brussels Airport Company.

La Brussels Airport Company est aux commandes tant pour l'arrêt de bus temporaire que pour le terminus définitif. Pour la mise sur pied de l'arrêt temporaire, des échanges ont eu lieu avec De Lijn et la STIB, ainsi qu'avec des opérateurs tels que Flixbus et les compagnies de taxis. Pour le terminus définitif, la Brussels Airport Company travaille en collaboration avec De Werkvennootschap.

En ce qui concerne le futur tram 62, le tram de l'aéroport, je rappelle que j'ai répondu en mai dernier à vos questions et à celles de Mme Bennani sur ce projet.

Pour rappel, conformément à l'accord de coopération de 1991, les Régions assurent la construction des infrastructures sur leur territoire. À l'exception des voies présentes en Région bruxelloise et déjà aménagées, le tram de l'aéroport (luchthaventram) est donc construit par la Région flamande. Celle-ci s'est engagée à respecter les standards techniques requis par la STIB en matière de gabarit des véhicules, d'écartement des voies, de système électrique, de signalisation, etc. Le tronçon qui parcourt le territoire bruxellois est terminé, et la Flandre procède actuellement à l'aménagement du tronçon sur son territoire.

Le détail des aménagements, notamment pour ce qui est de l'accessibilité, doit toutefois encore être finalisé. En ce qui concerne l'accessibilité, il est difficile de s'engager étant donné que les infrastructures seront construites par De Werkvennootschap et la Brussels Airport Company, et non la STIB.

En ce qui concerne la tarification, la ligne devrait être exploitée par la STIB, mais je rappelle l'incertitude due à l'arrêt unilatéral du projet de tram rapide (sneltram). Les trois lignes de tram étaient liées ; deux lignes devaient être exploitées par De Lijn, le tram rapide longeant l'autoroute A12 et le tram-bus du ring, mais la première ligne a été unilatéralement supprimée par la Flandre. La Région flamande nous demande d'exploiter la ligne aménagée par la Région bruxelloise, mais ne fait plus sa part du travail avec la suppression du tram rapide.

Tous ces éléments ont un impact indéniable sur le financement et l'exploitation du projet de hub multimodal et doivent être examinés conjointement par les deux Régions.

<sup>1291</sup> Le prix devrait être déterminé par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, à l'instar du reste de la grille tarifaire de la STIB. Toutefois, la tarification de la future ligne n'est pas encore définie. Il reviendra au gouvernement en place lors de la mise en service de cette ligne de se prononcer sur les tarifs. De manière générale, les différents opérateurs de transports publics belges échangent régulièrement au sujet des tarifs multimodaux et de l'intégration tarifaire, par exemple au sujet des titres Brupass et Brupass XL ainsi que de la carte Mobib.

*in samenwerking met de betrokken vervoersoperatoren en De Werkvennootschap.*

*De toekomstige luchthaventram (lijn 62) moet grotendeels door het Vlaams Gewest worden aangelegd, terwijl het Brussels Gewest zijn deel van het traject al heeft voltooid. Het Vlaams Gewest heeft toegezegd om de technische normen van de MIVB te volgen. De concrete uitwerking van de infrastructuur, onder meer op het vlak van toegankelijkheid, is echter nog niet afgerond.*

*Wat de tarifiering betreft, zou de lijn door de MIVB worden geëxploiteerd, maar de eenzijdige stopzetting van de sneltram door Vlaanderen zorgt voor onzekerheid. De luchthaventram was immers verbonden met de sneltram langs de A12 en de Ringtrambus. Vlaanderen vraagt nu wel dat de door Brussel aangelegde lijn wordt geëxploiteerd, maar levert zelf niet langer zijn deel van het werk.*

*Dat alles heeft natuurlijk gevolgen voor de financiering en de exploitatie van de multimodale hub, waarover de gewesten zich samen moeten buigen.*

*De tarieven liggen nog niet vast. De regering zal daar bij de ingebruikname over beslissen. Intussen blijven de Belgische openbaarvervoermaatschappijen samenwerken rond tariefintegratie, onder meer via Brupass, Brupass XL en de Mobibkaart.*

*Voor de reizigersinformatie is de MIVB verantwoordelijk aan haar haltes, terwijl Brussels Airport Company instaat voor de bewegwijzering op de luchthaven. De MIVB geeft waar nodig*

En matière d'information aux voyageurs, la STIB est compétente pour l'exploitation de ses arrêts et de ses automates de vente. Toute la signalisation autour et à l'intérieur de l'aéroport est du ressort de la Brussels Airport Company. Cela étant, la STIB est attentive à la situation sur le terrain et, au besoin, fait part à la Brussels Airport Company des points à améliorer en matière d'information aux voyageurs. En ce qui concerne la STIB, les bus renseignent leur numéro de ligne et destination. Un afficheur de temps d'attente est placé sur le poteau d'arrêt. Les temps d'attente des différents bus, y compris ceux de De Lijn, sont également prévus dans la zone d'attente, où se trouvent les automates de vente des différents opérateurs.

Pour rappel, De Werkvennootschap prévoit des travaux jusqu'à septembre 2031. De nombreux aspects doivent donc encore faire l'objet de discussions avec la Flandre.

1293 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Je vous remercie pour cet état des lieux, qui décrit bien la situation de chaque Région et de chaque opérateur. À cet égard, la coopération entre tous les acteurs est essentielle. Je salue également les explications données quant au rôle de la STIB dans le cadre des aménagements réalisés. Nous reviendrons sur le sujet.

- *L'incident est clos.*

1297 *(M. Mounir Laarissi, doyen d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)*

1301 **QUESTION ORALE DE M. OLIVER RITTWEGER DE MOOR**

1301 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,**

1301 **concernant la condamnation de la STIB pour représailles à l'encontre d'un lanceur d'alerte.**

1303 **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).**- Madame la Ministre, le jugement est tombé : le tribunal du travail vient de confirmer que le licenciement d'un lanceur d'alerte à la STIB constituait bien une mesure de représailles à la suite de sa dénonciation de violations de la législation sur les marchés publics. Le juge s'est appuyé sur les conclusions d'Ombuds Bruxelles, mais aussi sur le courriel que ce travailleur vous avait adressé, à vous ainsi qu'aux autres membres du précédent gouvernement, le 27 juillet 2023.

Vous n'aviez alors pas réagi. Deux mois plus tard, la STIB a licencié ce lanceur d'alerte pour des prétextes ridicules, qui ont tous été balayés par le tribunal du travail. La STIB avait bien tenté d'éviter cette condamnation en justice en proposant plusieurs dizaines de milliers d'euros à ce lanceur d'alerte pour qu'il renonce à intenter sa procédure. Il s'agit là d'une pratique scandaleuse et habituelle, menée avec l'argent de la Région et donc de tous les Bruxellois. Ce travailleur a refusé la proposition

*feedback om de bewegwijzing te verbeteren, maar neemt ook zelf initiatief om verbeteringen aan te brengen.*

*De werken lopen nog tot september 2031. Voor meerdere aspecten is er nog overleg nodig met het Vlaams Gewest.*

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).*- Ik dank u voor deze stand van zaken. Samenwerking tussen alle betrokken partijen blijft cruciaal. Wij volgen dit dossier dus verder op.

- *Het incident is gesloten.*

*(De heer Mounir Laarissi, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)*

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

**aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,**

**betreffende de veroordeling van de MIVB wegens vergeldingsmaatregelen tegen een klokkenluider.**

**De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** *(in het Frans).*- De arbeidsrechtbank heeft bevestigd dat het ontslag van een klokkenluider bij de MIVB een vergeldingsmaatregel was, omdat hij schendingen van de wetgeving inzake overheidsopdrachten had aangeklaagd. De rechter baseerde zich op de conclusies van Ombuds Brussel en op de e-mail die de werknemer in juli 2023 aan de vorige regering had gestuurd.

*U hebt toen niet gereageerd. Twee maanden later ontsloeg de MIVB de klokkenluider onder voorwendsels die door de rechtbank zijn verworpen.*

*Hebt u een ontmoeting gepland met de CEO van de MIVB om uitleg te krijgen over de veroordeling en ervoor te zorgen dat de klokkenluider weer in dienst wordt genomen? Welke maatregelen heeft de MIVB genomen om toekomstige*

de la STIB, affirmant que son unique souhait avait toujours été de réintégrer sa fonction.

Compte tenu du fait que son statut de lanceur d'alerte a été reconnu par Ombuds Bruxelles et par le tribunal du travail, compte tenu du fait qu'il est primordial que les organismes d'intérêt public respectent la législation sur les marchés publics - ce que la STIB n'a pas fait et que ce lanceur d'alerte n'a fait que révéler -, compte tenu du fait que les fautes de la STIB ont été établies par le tribunal du travail et, enfin, compte tenu du fait que la Cour des comptes a également relevé des irrégularités dans les marchés publics du projet de métro 3, avez-vous déjà pris rendez-vous avec le CEO de la STIB avant son départ pour obtenir des explications sur cette condamnation et convenir avec lui de la réintégration de ce lanceur d'alerte ?

Quelles sont les mesures prises au sein de la STIB pour protéger les futurs lanceurs d'alerte ainsi que pour garantir le respect de la législation relative aux marchés publics ?

1305 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Dans ce cas spécifique, un jugement a été rendu. L'employé licencié avec préavis a introduit un recours en tant que lanceur d'alerte ; le tribunal lui a donné partiellement raison et la STIB lui a payé une indemnité. Les deux parties ont accepté le jugement. Il n'y a pas d'appel et aucune réintégration n'est prévue.

De manière générale, le décret et l'ordonnance conjoints du 27 avril 2023 de la Région de Bruxelles-Capitale, la Commission communautaire commune et la Commission communautaire française modifiant le décret et ordonnance conjoints des 26 avril et 16 mai 2019 relatifs au médiateur bruxellois, ainsi que l'arrêté du 7 décembre 2023 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant exécution de l'article 15, § 2 des décret et ordonnance conjoints du 1 mai 2019 relatifs au médiateur bruxellois, régissent le dispositif de signalement des atteintes suspectées à l'intégrité dans les administrations bruxelloises.

L'un des objectifs centraux de ce dispositif est d'assurer la protection de l'auteur d'un signalement contre toute forme de représailles, pour autant que le signalement respecte les conditions légales.

La STIB s'est conformée à cette réglementation en instaurant une procédure interne relative aux lanceurs d'alerte en conformité avec ces textes. En outre, elle a publié, sur son site internet et son intranet, une information sur la procédure de signalement, en précisant expressément que sa procédure interne concernant les lanceurs d'alerte est régie par ces textes. La STIB a décliné ce dispositif en une procédure interne destinée à garantir un traitement confidentiel des signalements.

La STIB indique explicitement que la confidentialité de l'identité de l'auteur du signalement, ainsi que celle des personnes concernées, est préservée pendant toute la durée du traitement du signalement. La protection demeure acquise, même si, après analyse, les faits signalés ne sont finalement pas avérés. Seuls les

*klokkenluiders te beschermen en om de naleving van de wetgeving inzake overheidsopdrachten te waarborgen?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *De rechtbank heeft de ontslagen werknemer gedeeltelijk in het gelijk gesteld. De MIVB betaalde een schadevergoeding en beide partijen hebben het vonnis aanvaard.*

*Het meldsysteem voor vermoedelijke integriteitsschendingen bij overheidsdiensten wordt geregeld door het gezamenlijke decreet en de gezamenlijke ordonnantie van 27 april 2023 met betrekking tot de Brusselse ombudsman en het uitvoeringsbesluit van 7 december 2023.*

*Die wetgeving is er om de klokkenluider te beschermen tegen represailles. Op basis daarvan heeft de MIVB een interne procedure ingevoerd om de vertrouwelijke behandeling van de meldingen te waarborgen. De vertrouwelijkheid van de identiteit van de klokkenluider, evenals die van de betrokken personen, blijft gedurende de gehele behandeling van de melding gewaarborgd, ook als de gemelde feiten uiteindelijk niet kunnen worden bewezen. Van die procedure kan enkel worden afgeweken als de betrokkene daar zelf mee instemt of als de MIVB daartoe wettelijk verplicht is, bijvoorbeeld om strafbare feiten te melden aan de procureur des Konings.*

membres de l'audit interne, y compris la personne de confiance et d'intégrité, sont informés de l'identité de l'auteur et des personnes concernées.

Il ne peut être dérogé à cette règle que si la personne consent à ce que la STIB divulgue son identité à une autre personne ou à une autorité, ou si la STIB y est légalement tenue, par exemple, en cas de renvoi du signalement vers le procureur du Roi si les faits sont pénalement répréhensibles.

<sup>1307</sup> Le signalement peut être fait anonymement et peut être adressé directement à Ombuds Bruxelles, notamment en cas de crainte légitime de traitement inadéquat en interne, de manque de confidentialité, de manque d'indépendance ou de risque de représailles.

Les représailles sont interdites contre l'auteur d'un signalement fait de bonne foi. Parmi les exemples de représailles prohibées figurent le licenciement, un changement de lieu de travail, une modification d'horaire, une évaluation négative, des mesures disciplinaires, des réprimandes ou du harcèlement.

Une personne qui souhaite signaler une atteinte à l'intégrité à la STIB dispose aujourd'hui d'un canal interne formalisé, d'un traitement confidentiel de son signalement, de la possibilité d'effectuer un signalement anonyme, ainsi que d'un recours externe indépendant via Ombuds Bruxelles, si elle craint d'être exposée ou qu'aucune suite utile ne soit donnée au signalement en interne.

L'interdiction des représailles est clairement énoncée et communiquée. Si, malgré cette protection, des mesures défavorables devaient être prises à l'encontre d'un lanceur d'alerte protégé, elles devraient pouvoir être objectivement justifiées comme étant étrangères au signalement. À défaut, l'intéressé peut solliciter la protection d'Ombuds Bruxelles et, si nécessaire, saisir la juridiction compétente afin d'obtenir réparation.

Concernant les marchés publics, comme je l'ai déjà indiqué à de nombreuses reprises en commission, notamment en réponse à des questions écrites posées par Mme De Smedt, Mme Bennani, Mme d'Ursel, M. Luahabi et vous-même, l'ensemble des marchés publics passés par la STIB respectent les principes de mise en concurrence, conformément à la réglementation.

<sup>1309</sup> **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).**- Vous auriez pu empêcher le licenciement de ce lanceur d'alerte, mais vous avez fait confiance à la STIB. C'est regrettable, mais admettons que vous ayez été induite en erreur à l'époque.

Quand la médiatrice de Ombuds Bruxelles a conclu qu'il avait été victime de représailles, vous m'avez répondu qu'une procédure en justice était ouverte et qu'il fallait en attendre les conclusions. Or, les conclusions du tribunal sont sans appel : ce travailleur, père de quatre enfants, qui a dû vendre sa maison, a bien été victime de représailles pour avoir dénoncé des infractions à la législation sur les marchés publics. La STIB a été condamnée.

*Wie een integriteitsschending bij de MIVB wil melden, beschikt over een formeel intern meldingskanaal en een onafhankelijke externe procedure via Ombuds Brussel. Mocht er ondanks die bescherming toch een nadelige maatregel worden getroffen tegen een klokkenluider, moet objectief aangetoond worden dat die losstaat van de melding. Zo niet, kan de betrokkene Ombuds Brussel of de rechter inschakelen. Represailles tegen een klokkenluider die te goeder trouw is, zijn immers verboden.*

*Ten slotte voldoen alle door de MIVB gegunde overheidsopdrachten aan de beginselen van mededinging, overeenkomstig de regelgeving.*

**De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).**- *U had het ontslag van de klokkenluider kunnen voorkomen, maar u verliet zich op de MIVB.*

*Toen Ombuds Brussel bevestigde dat de betrokkene het slachtoffer was van represailles, wilde u de conclusies van de rechtbank afwachten. Die blijken nu overduidelijk; de MIVB heeft de werknemer ontslagen omdat hij had gemeld dat de MIVB de regelgeving inzake overheidsopdrachten niet had nageleefd.*

*U zegt dat de MIVB een schadevergoeding heeft betaald en daarmee is de kous af. Alle regeringspartijen zijn maar al te goed op de hoogte van het onrecht dat die klokkenluider werd*

Et que me répondez-vous aujourd'hui encore ? « Autonomie de gestion, paiement d'une indemnité par la STIB, pas de réintégration... » Ce que vous faites est très grave, Madame la Ministre. Mais de nouveau, vous n'agissez pas seule : tous les partis de ce gouvernement sont au courant de l'injustice dont a été victime ce lanceur d'alerte. Du reste, au lieu de mettre un terme aux magouilles au sein de la STIB, le directeur qui l'avait licencié est toujours bien en place. C'est un véritable scandale !

Tous les représentants des partis au gouvernement (PS, MR, Les Engagés, Vooruit.brussels, Anders, Groen) ont voté contre notre amendement pour réintégrer ce lanceur d'alerte. Pourquoi ? Comment pouvez-vous dormir tranquillement la nuit ? Tout ce que je vois dans cette commission depuis deux ans, c'est une déconnexion totale avec la réalité du terrain, de l'hypocrisie et un profond mépris pour les travailleurs et les voyageurs de la STIB.

Et la représentante du MR me dit tout à l'heure que j'exagère... Si vous saviez comment je me retiens... Vous me dégoûtez !

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME AMÉLIE PANS

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

concernant l'état préoccupant du tunnel piétonnier Vergote et la sécurisation des traversées piétonnes dans le cadre du réaménagement du boulevard Reyers.

**Mme Amélie Pans (MR).**- Le tunnel piétonnier Vergote, situé sous le boulevard Brand Whitlock et reliant notamment Schaerbeek et Woluwe-Saint-Lambert, fait l'objet de vives inquiétudes de la part des riverains et des autorités communales concernées. Selon les informations publiques, ce passage, emprunté quotidiennement par de nombreux usagers, dont des familles, des enfants, des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite, serait plongé dans l'obscurité depuis près d'un mois.

Son état général est également dénoncé : parois dégradées et couvertes de tags, escaliers abîmés, dalles descellées, entraînant un sentiment d'insécurité, ainsi que la présence régulière d'occupants qui inquiètent certains usagers. Cette situation pose évidemment une question de sécurité publique, mais aussi de qualité de l'espace public régional. Un passage piétonnier ne peut pas devenir un espace délaissé, a fortiori lorsqu'il constitue un itinéraire quotidien pour des habitants et des élèves fréquentant les écoles voisines.

Il ressort des informations disponibles que des signalements auraient été adressés à plusieurs reprises à la Région bruxelloise. Votre cabinet a indiqué qu'une réparation de l'éclairage

*aangedaan. Toch hebben ze allemaal tegen ons amendement gestemd, waarmee de man zijn baan bij de MIVB had kunnen terugkrijgen. Dat is het zoveelste teken van uw minachting jegens het personeel en de reizigers van de MIVB.*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AMÉLIE PANS

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de zorgwekkende toestand van de voetgangerstunnel bij de Vergotesquare en de beveiliging van de voetgangersoversteekplaatsen bij de heraanleg van de Reyerslaan.

**Mevrouw Amélie Pans (MR)** (in het Frans).- *Er heerst bezorgdheid over de slechte staat van de Vergotevoetgangerstunnel: er brandt al een maand geen licht meer, de muren staan vol tags, de trappen zijn beschadigd en er liggen tegels los. Er hangen ook geregeld figuren rond bij wie sommige passanten zich ongemakkelijk voelen.*

*Blijkbaar is het probleem meermaals gemeld bij het Brussels Gewest. Volgens uw kabinet wordt er binnenkort verlichting in antivandalismebehuizing geïnstalleerd. Op langere termijn moet de tunnel plaatsmaken voor een oversteekplaats die ook toegankelijk is voor wie minder mobiel is en voor fietsers.*

*Sinds wanneer is Brussel Mobiliteit op de hoogte van de problemen met de Vergotetunnel? Wat hebben burgers, gemeente of de politiezone de voorbije maanden gemeld? Wanneer wordt de verlichting gerepareerd?*

*Welke dringende maatregelen neemt u om de toegang veiliger te maken? Is er grondig onderhoud gepland? Welke middelen zijn er beschikbaar voor snelle interventies en onderhoud? Wordt*

était prévue et qu'un boîtier spécifique antivandalisme serait nécessaire. Il a également été précisé qu'à plus long terme, ce tunnel devrait être supprimé dans le cadre du réaménagement du boulevard Auguste Reyers, au profit d'un passage piéton en surface accessible aux personnes à mobilité réduite, aux cyclistes et aux autres usagers.

Depuis quand Bruxelles Mobilité est-elle informée des problèmes d'éclairage et de dégradation du tunnel Vergote ? Quels signalements vos services ont-ils reçus au cours des derniers mois de la part des citoyens, des communes ou de la zone de police concernée ? Quand l'éclairage du tunnel sera-t-il remis en service et un calendrier précis d'intervention peut-il être communiqué, sachant que ma question date de plusieurs semaines ?

Quelles mesures urgentes seront prises pour sécuriser les accès, les escaliers et les dalles descellées ou manquantes ? Un entretien renforcé du tunnel est-il prévu, notamment en matière de nettoyage, d'enlèvement des tags et de suivi régulier de l'état des lieux ? Quel budget est alloué à ces interventions immédiates et à l'entretien de cet ouvrage dans l'attente de sa suppression éventuelle ?

Pouvez-vous confirmer que le tunnel Vergote sera effectivement supprimé dans le cadre du réaménagement du boulevard Auguste Reyers et selon quel calendrier ? Le futur passage piéton en surface sera-t-il conçu de manière à garantir une traversée réellement sûre, visible, accessible aux personnes à mobilité réduite et adaptée aux cyclistes ?

Comment la Région entend-elle mieux coordonner ses interventions avec les communes concernées lorsqu'un ouvrage régional présente un problème de sécurité et d'accessibilité ?

Enfin, plus largement, disposez-vous d'un cadastre des tunnels piétonniers régionaux et de leur état d'entretien, afin d'éviter que d'autres passages ne connaissent la même dégradation ?

1321 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Notre objectif est, bien sûr, d'assurer les conditions de traversée les plus sécurisées et confortables pour les piétons ; Bruxelles Mobilité œuvre en permanence à cet objectif. Cependant, force est de reconnaître que les traversées piétonnes en ouvrage souterrain ne permettent pas d'assurer structurellement cet objectif. En effet, ces ouvrages font l'objet de comportements non souhaités, de vandalisme et d'occupation récurrents, voire permanents.

Ces agissements dégradent les conditions des traversées et détruisent systématiquement les systèmes d'éclairage. La police a donc un rôle prépondérant dans le contrôle de ces ouvrages. Faute de contrôle, toute réparation est à nouveau détruite rapidement, avec pour conséquence d'insécuriser la traversée. Ces infrastructures ne sont donc plus en adéquation avec notre politique de mobilité.

Bruxelles Mobilité est informée des dégradations de l'éclairage à travers différents canaux, notamment via les campagnes

*de Vergotetunnel definitief gesloten bij de heraanleg van de Auguste Reyerslaan? Wanneer?*

*Hoe wil het gewest zijn interventies beter afstemmen met de gemeenten als er problemen zijn met gewestelijke infrastructuur? Hebt u een overzicht van de staat van de gewestelijke voetgangerstunnels?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).** - *Het is natuurlijk de bedoeling om voetgangers veilig en comfortabel te laten oversteken, maar met tunnels blijkt dat niet te lukken. Huftergedrag, vandalisme en hanggasten maken het er onaangenaam. De politie moet daar dus optreden.*

*Brussel Mobiliteit wordt via verscheidene kanalen geïnformeerd over vernielde verlichting. Zo zijn er bijvoorbeeld periodieke inspecties. De reparaties worden gepland op basis van technische inspecties en klachten, in het bijzonder via Fix My Street.*

*Brussel Mobiliteit heeft in 2026 tien klachten ontvangen. Negen van die klachten kwamen van omwonenden of passanten, acht ervan gingen over de verlichting en een over de verlichting en het vuil. Brussel Mobiliteit ontvangt ze rechtstreeks of via de gemeenten Schaarbeek of Sint-Lambrechts-Woluwe.*

d'inspection périodiques des tunnels piétonniers. Les réparations sont préparées sur la base des constats découlant des inspections techniques et des plaintes reçues par les gestionnaires, notamment par le biais de l'application Fix My Street. Les dégradations constatées sont ensuite hiérarchisées en fonction de leur gravité, du risque qu'elles représentent pour les usagers et des disponibilités budgétaires. Les réparations validées sont ensuite intégrées dans le planning global de maintenance en vue de leur exécution.

Concernant les plaintes déposées en 2026, Bruxelles Mobilité a réceptionné dix plaintes sur le système de gestion dédié, Prego. Neuf d'entre elles provenaient de riverains ou d'usagers dont huit portaient uniquement sur l'éclairage et une à la fois sur l'éclairage et la propreté. Elles nous ont été adressées directement ou sont parvenues par l'entremise des communes de Schaerbeek ou de Woluwe-Saint-Lambert. Cette dernière nous a également transmis une plainte de Bruxelles Propreté.

La remise en service de l'éclairage nécessite des réparations et des remplacements de pièces en cours de commande. Au vu du vandalisme et de l'occupation des lieux, ni le nettoyage seul, ni un entretien plus structurel, ne permettent d'assurer durablement le bon état du tunnel. Chaque fois que nous réparons, les installations sont à nouveau démolies, parce que l'éclairage gêne certaines personnes. En l'absence d'actions structurelles complémentaires de la part d'autres acteurs compétents en matière de sécurité, l'action de Bruxelles Mobilité sera toujours limitée. En effet, dès lors qu'il s'agit de vandalisme explicite, la gestion de l'infrastructure est très difficile pour Bruxelles Mobilité.

<sup>1323</sup> Les interventions liées au tunnel Vergote sont prises en charge dans le cadre des marchés de nettoyage et d'entretien courant. La fréquence du nettoyage des tunnels piétons est fixée à une fois tous les deux mois, pour un coût unitaire de 600 euros, auquel s'ajoutent les interventions d'urgence. Le coût du renouvellement de l'éclairage est estimé à 85.000 euros.

Je vous confirme que le tunnel Vergote sera bien supprimé à l'occasion du réaménagement du boulevard Auguste Reyers. Le calendrier sera établi après l'obtention du permis d'urbanisme et la programmation des travaux. Ce projet garantit une traversée piétonne en surface réellement sûre, protégée par des feux, visible, accessible aux personnes à mobilité réduite et adaptée aux cyclistes. Il permet aussi, notamment pour une femme, de traverser avec un sentiment de sécurité plus élevé que dans des infrastructures souterraines.

Bruxelles Mobilité dispose, en effet, d'un inventaire des tunnels piétonniers, intégré au patrimoine des ouvrages d'art et complété par des bases de données cartographiques recensant ces infrastructures. Tous ces tunnels connaissent les mêmes difficultés.

À cet égard, il faut noter que le tunnel piéton de l'avenue Louise a également été fermé sur ordre du bourgmestre. Les passages en surface offrent bien plus d'avantages, même s'ils nécessitent

*Er moeten wisselstukken worden besteld om de verlichting te repareren. Schoonmaak noch structureel onderhoud volstaat om de tunnel in goede staat te houden. Als de veiligheidsdiensten het laten afweten, blijven de mogelijkheden van Brussel Mobiliteit beperkt.*

*Volgens de lopende schoonmaak- en onderhoudsovereenkomst worden de voetgangerstunnels om de twee maanden voor 600 euro per stuk schoongemaakt. De vernieuwing van de verlichting wordt op 85.000 euro geraamd.*

*Door de heraanleg van de Auguste Reyerslaan wordt de Vergotetunnel gesloten. Het precieze moment zal blijken uit de planning van de werken, die wordt opgesteld zodra de vergunning is verleend. Er komt een veilige en toegankelijke oversteekplaats met verkeerslichten.*

*Brussel Mobiliteit beschikt over een overzicht van de voetgangerstunnels. Overal doen zich soortgelijke problemen voor.*

d'adapter les voiries. Si l'on place les piétons au premier plan, comme évoqué dans une autre question, il faudra continuer à remplacer ces tunnels par des passages en surface, dans tout Bruxelles.

1325 **Mme Amélie Pans (MR).**- Savez-vous combien il y a de passages souterrains ? Ont-ils été recensés ?

Vous avez évoqué un coût de 85.000 euros pour l'éclairage et de 600 euros tous les deux mois pour le nettoyage.

Le sujet qui m'intéresse ici est le tunnel Vergote. Si je comprends bien, l'éclairage n'y est toujours pas réparé.

1325 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Aussitôt réparé, il est à nouveau endommagé.

1325 **Mme Amélie Pans (MR).**- À Etterbeek, un tunnel passe sous l'avenue de Tervueren. Il me semble qu'il n'est ouvert que la journée et que le bourgmestre le fait fermer la nuit.

Entre la place Meiser et le tunnel Vergote se trouve la station de prémétro Georges Henri. Ne faudrait-il pas envisager de fermer ce tunnel, étant donné qu'une autre solution existe ? En effet, les personnes qui veulent éviter de parcourir quelques centaines de mètres pour traverser aux feux de signalisation peuvent également emprunter le tunnel de la station Georges Henri.

Au vu du coût du nettoyage et du remplacement de l'éclairage, ainsi que de la situation budgétaire de la Région, la fermeture de ce tunnel paraît pleinement justifiée.

- *L'incident est clos.*

1333 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

1333 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,**

1333 **concernant le déploiement de bodycams sur le réseau de la STIB.**

1335 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Face à l'augmentation du nombre d'agressions envers les agents de terrain, le gouvernement fédéral a récemment validé un avant-projet de loi visant à étendre l'utilisation des caméras d'intervention (bodycam) à plusieurs catégories professionnelles exposées, notamment le personnel des opérateurs de transport public comme la STIB, le TEC, De Lijn et la SNCB. L'objectif annoncé est de renforcer la sécurité des travailleurs et des usagers, tout en permettant de disposer d'éléments de preuve en cas d'incident ou d'agression.

**Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans).**- Hoeveel voetgangerstunnels zijn er?

*U zei dat de verlichting 85.000 euro zal kosten en de tweemaandelijks schoonmaak 600 euro, maar als ik het goed begrijp, is de verlichting in de Vergotetunnel nog altijd stuk.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- Zodra die gerepareerd is, wordt die weer vernield.

**Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans).**- De voetgangerstunnel onder de Tervurenlaan in Etterbeek wordt 's nachts gesloten.

*Tussen het Meiserplein en de Vergotetunnel ligt premetrostation Georges Henri. Kunnen we de tunnel dan niet beter sluiten, zeker nu blijkt dat de vervanging van de verlichting en het onderhoud duur uitvallen?*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

**aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,**

**betreffende het gebruik van bodycams op het MIVB-net.**

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).**- De federale regering keurde onlangs een wetsontwerp goed om het gebruik van bodycams uit te breiden naar onder meer medewerkers van de openbaarvervoermaatschappijen, om hun veiligheid en die van de reizigers te verhogen.

*De MIVB heeft echter al veel veiligheidscamera's in de voertuigen en stations geplaatst. Er rijzen bovendien ook vragen over het gebruik van de bodycams, de bescherming van*

Dans le cas de la STIB, cette évolution s'inscrit dans un contexte particulier car le réseau dispose déjà d'importants dispositifs de sécurité et de vidéosurveillance dans les véhicules, les stations et les espaces publics. Le recours aux bodycams soulève, dès lors, plusieurs questions relatives à leur déploiement au sein des équipes, à leurs modalités d'utilisation, à la protection des données personnelles, ainsi qu'à leur articulation avec les dispositifs existants. Il interroge également sur les répercussions potentielles pour les agents concernés et les voyageurs sur le réseau bruxellois.

Que ressort-il des échanges entre la STIB, votre cabinet et l'autorité fédérale concernant les modalités de déploiement des bodycams au sein du réseau de la STIB et des équipes ?

Quelles sont les catégories de personnel de la STIB concernées par cette mesure ?

Le recours à ces dispositifs s'inscrit-il dans une logique de déploiement généralisé ou ciblé sur certaines fonctions, lignes, plages horaires ou situations particulières ?

En outre, combien de caméras seront-elles déployées et quels seront les critères précis qui encadreront leur activation sur le réseau de la STIB ?

Enfin, avez-vous procédé à une estimation des coûts liés à l'acquisition, à la maintenance, à la gestion des données et à la formation des agents ? Le cas échéant, comment le financement serait-il ventilé ?

1337 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La STIB, tout comme les autres sociétés de transport public belges, a été associée à l'élaboration de l'avant-projet de loi relatif aux caméras d'intervention (bodycam), dont le texte a été validé par le conseil des ministres en première lecture. Des discussions à cet égard sont toujours en cours. Ces échanges ont pour but de participer à la définition des modalités pratiques liées à la rédaction du texte de loi, ainsi qu'à la localisation et à la mise en place du projet de caméras d'intervention.

En ce qui concerne la STIB, ce nouveau dispositif ciblera le personnel chargé d'assurer la sécurité sur le réseau. Il est encore trop tôt pour fournir des estimations relatives au budget, au nombre de caméras à déployer et aux mesures d'encadrement. Nous sommes encore dans la phase d'élaboration de la législation.

Pour ce qui est des questions sur les modalités pratiques, il faut également se tourner vers le ministre fédéral de l'Intérieur, M. Quintin, qui pilote cette loi et en déterminera les nombreux aspects. Jusqu'à présent, nous sommes inclus dans les discussions qui ont lieu en la matière.

1339 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Je reviendrai vers vous quand le projet aura un peu plus avancé.

*persoonlijke gegevens en de gevolgen voor de medewerkers en de reizigers.*

*Wat leverde het overleg tussen de MIVB, uw kabinet en de federale overheid op? Voor welke personeelsleden zou de maatregel gelden? Wordt die algemeen ingevoerd of eerder beperkt tot bepaalde functies, lijnen of tijdstippen? Hoeveel camera's zullen er bij komen? Hoeveel kosten de aankoop, het onderhoud, het gegevensbeheer en de opleiding van de medewerkers?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Zoals alle openbaarvervoermaatschappijen was de MIVB betrokken bij het uitwerken van het wetsontwerp. Dat werd in eerste lezing goedgekeurd, maar de gesprekken over de uitvoeringsmodaliteiten lopen nog.*

*Bij de MIVB zal het veiligheidspersoneel de bodycams gebruiken. Voor een raming van de kosten en het aantal bodycams is het nog te vroeg. Vragen over de praktische uitvoering moet u stellen aan federaal minister Quintin.*

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).**- *De veiligheid van de MIVB-medewerkers en de reizigers is erg belangrijk en bodycams kunnen daartoe bijdragen.*

Il est en tout cas essentiel de veiller, sur le réseau de la STIB, à la sécurité des agents et des usagers. Il faut, pour ce faire, s'appuyer sur des dispositifs existants tels que les caméras de surveillance, mises en place sur le réseau et dans l'espace public, mais aussi ces caméras d'intervention (bodycams) qui peuvent rassurer tant les agents que les usagers.

- *L'incident est clos.*

(Mme Amélie Pans, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

#### QUESTION ORALE DE M. MOUNIR LAARISSI

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

concernant l'état d'avancement d'un service public de vélos partagés au-delà du 16 septembre 2026.

**M. Mounir Laarissi (Les Engagés).**- La concession du service Villo arrivant à échéance le 16 septembre 2026, le gouvernement vous a chargée d'élaborer un cahier des charges en vue de la mise en place d'un nouveau service public de vélos partagés en libre-service, reposant sur un réseau de stations couvrant l'ensemble du territoire régional et composé de vélos entièrement électriques.

Parallèlement, afin d'assurer la continuité du service et de garantir une transition fluide entre le dispositif actuel et le futur système, il vous a été demandé d'engager des négociations avec JCDecaux en vue d'une prolongation temporaire de la concession. À défaut d'accord, celle-ci prendra fin de plein droit à la date précitée, entraînant l'arrêt du service le 17 septembre 2026.

Pour Les Engagés, l'objectif est clair : si la Région a l'ambition de maintenir un service public de vélos partagés, y compris dans le cadre d'un partenariat avec un opérateur privé, ce service doit devenir une véritable vitrine pour Bruxelles, à l'instar des modèles développés à Paris ou à Barcelone.

Bien que les limites du système Villo soient largement reconnues, celui-ci représente près d'un million de trajets annuels. Ce volume témoigne du potentiel significatif d'un service modernisé, susceptible de constituer une véritable alternative de mobilité pour un nombre accru de Bruxellois.

Dans ce contexte, pouvez-vous faire le point sur l'état d'avancement des discussions avec JCDecaux en vue d'une éventuelle prolongation transitoire du système Villo au-delà du 16 septembre 2026 ?

Où en est l'élaboration du cahier des charges relatif au futur service public de vélos partagés en libre-service ? Quelles

- *Het incident is gesloten.*

(Mevrouw Amélie Pans, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MOUNIR LAARISSI

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de stand van zaken met betrekking tot een openbare deelfietsdienst na 16 september 2026.

**De heer Mounir Laarissi (Les Engagés) (in het Frans).**- *Aangezien de Villoconcessie op 16 september 2026 afloopt, heeft de regering u opgedragen een bestek op te stellen voor een nieuw openbaar deelfietssysteem. Daarnaast werd u gevraagd om met JCDecaux te onderhandelen over een tijdelijke verlenging van de concessie om de continuïteit van de dienst en een soepele overgang te garanderen.*

*Ondanks de tekortkomingen was het Villosysteem goed voor bijna een miljoen ritten per jaar. Een gemoderniseerd systeem kan dus tot een volwaardig mobiliteitsalternatief uitgroeien. Het nieuwe systeem moet ook een echt uithangbord voor Brussel worden.*

*Hoe verlopen de besprekingen met JCDecaux over een tijdelijke verlenging van het Villosysteem?*

*Hoever staat het bestek voor het toekomstig openbaar deelfietssysteem? Hoe zullen de huidige problemen worden voorkomen?*

*Wanneer zal de nieuwe exploitant worden aangewezen en het nieuwe systeem in gebruik worden genomen?*

garanties le gouvernement a-t-il déjà prévues dans ce cahier des charges afin d'assurer un niveau élevé de qualité du service et d'éviter les dysfonctionnements constatés avec le système actuel ?

Enfin, un calendrier a-t-il d'ores et déjà été approuvé pour la désignation du futur opérateur et la mise en service effective du nouveau système ?

1351 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je commencerai par constater que nous partageons les mêmes objectifs : que ce service devienne une véritable vitrine pour Bruxelles et constitue une réelle solution de mobilité pour un nombre accru de Bruxellois et Bruxelloises. C'est en ce sens que mon cabinet et mes administrations travaillent.

Vous aurez ainsi certainement appris dans la presse, début juin, qu'un accord a été conclu avec JCDecaux pour prolonger la concession. Je n'en suis pas personnellement heureuse, mais cette prolongation est nécessaire pour éviter une interruption du service. C'est une conséquence des affaires courantes qui nous a empêchés de prendre une décision plus tôt. Cette prolongation a pour but de permettre la mise en place d'un nouveau système public de vélos partagés tout en garantissant la continuité du service. C'était la première étape clé à franchir dans ce dossier.

Maintenant que l'avenir immédiat du service est clarifié, nous pouvons nous concentrer sur la préparation de la succession de Villo, qui est essentielle. Je partage vos constats sur les dysfonctionnements du système actuel, mais aussi sur le potentiel d'un tel service. Le futur service devra être qualitatif, performant et digne de notre capitale.

Mes services travaillent actuellement à la première étape, qui est la rédaction et la publication du cahier des charges. Dans ce contexte, la STIB et Bruxelles Mobilité se sont rapprochées et ont mis en place un groupe de travail visant à traiter les questions financières, juridiques et opérationnelles inhérentes à la rédaction de ce cahier des charges, qui doit être conforme à la vision politique définie par le gouvernement.

Les garanties mises en place pour assurer un niveau de service élevé et pour éviter les dysfonctionnements constatés avec le système actuel font partie intégrante du nouveau cahier des charges. Je vous transmettrai ce document dès qu'il sera finalisé et approuvé par le gouvernement, car il s'agit de la mission clé sur laquelle nos équipes ont travaillé. Nous pouvons imaginer la définition d'une série d'indicateurs de performance à atteindre, assortis de pénalités à charge de l'opérateur s'ils n'étaient pas respectés, ainsi que d'incitants en cas de dépassement des objectifs assignés.

Il est certain que nous partageons le même objectif de qualité, car nous ne pouvons nous satisfaire du service actuellement fourni par JCDecaux. Nous devons nous assurer que le prochain opérateur soit incité à fournir des services de meilleure qualité. Je tiens à préciser que ce n'est pas un reproche vis-à-vis de mes prédécesseurs qui ont mis en place le système. Les indicateurs

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *We delen dezelfde ambitie: het nieuwe deelfietsstelsysteem moet een uithangbord voor Brussel en een mobiliteitsoplossing voor een groeiend aantal Brusselaars worden.*

*Er is een akkoord gesloten met JCDecaux om de concessie te verlengen. Persoonlijk ben ik daar niet blij mee, maar die verlenging is noodzakelijk om een onderbreking van de dienstverlening te voorkomen. Door de lopende zaken konden we niet eerder een beslissing nemen.*

*Nu de onmiddellijke toekomst van de dienst verzekerd is, kunnen we ons concentreren op de voorbereiding van het nieuwe systeem. Mijn diensten zijn momenteel een bestek aan het opstellen. De MIVB en Brussel Mobiliteit hebben hun krachten gebundeld en een werkgroep opgericht om de financiële, juridische en operationele kwesties te behandelen.*

*Uiteraard zal het bestek een aantal kwaliteitswaarborgen bevatten. We zouden kunnen opteren voor een reeks prestatie-indicatoren, met boetes als de doelstellingen niet worden gehaald en stimulansen als ze worden overtroffen.*

*De dienstverlening die JCDecaux momenteel biedt, volstaat niet meer. Door de lange looptijd van het contract zijn de indicatoren achterhaald geraakt. Zo is het vandaag noodzakelijk om elektrische fietsen van hoogwaardig materiaal aan te bieden die volledig opgeladen zijn.*

ont été définis à une autre époque, et la longue durée du contrat les a rendus obsolètes. Aujourd'hui, il est nécessaire d'offrir un service incluant des vélos électriques chargés aux bornes, avec une haute qualité de matériel et de prestations.

1353 L'objectif est de pouvoir inaugurer ce nouveau service en septembre 2028. Ce délai peut paraître lointain, mais il implique en réalité un planning extrêmement tendu avec, comme étapes clés, la publication du cahier des charges d'ici la fin de l'année 2026, l'attribution du marché avant l'été 2027 et une période d'environ douze mois permettant à l'opérateur sélectionné de lancer ses opérations, c'est-à-dire, notamment, de commander les stations et les vélos, d'obtenir les différents permis et d'effectuer les travaux avant l'ouverture du service.

1355 **M. Mounir Laarissi (Les Engagés).**- Nous faisons le même constat que vous, et je regrette que le système n'ait pas pu évoluer avec son temps pendant une si longue période. Comme vous l'avez dit, ce service peut être une véritable vitrine pour la Région, qui est tout de même la capitale de l'Europe. Un tel système y a toute sa place.

J'espère qu'à l'avenir, l'objectif sera bien la mobilité et non la publicité. Nous avons continué à payer pour un système qui fonctionnait de moins en moins bien, et cette situation ne doit absolument pas se reproduire dans les années à venir. Je sais que vous serez la garante de cet impératif dans le prochain contrat et le futur cahier des charges.

- *L'incident est clos.*

*Doel is om het nieuwe systeem in september 2028 in gebruik te nemen. Dat is een uiterst strak tijdschema, want dat betekent dat het bestek eind 2026 moet worden gepubliceerd en de opdracht voor de zomer van 2027 moet worden gegund.*

**De heer Mounir Laarissi (Les Engagés) (in het Frans).**- *Het is jammer dat het systeem niet met zijn tijd is meegegaan. We zijn blijven betalen voor een systeem dat steeds slechter functioneerde. Ik hoop dat in de toekomst mobiliteit centraal staat en niet reclame.*

- *Het incident is gesloten.*