



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

Commissie voor de Mobiliteit,

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

**VERGADERING VAN
DINSDAG 14 NOVEMBER 2023**

ZITTING 2023-2024

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

Commission de la Mobilité,

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

**RÉUNION DU
MARDI 14 NOVEMBRE 2023**

SESSION 2023-2024

Afkortingen en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

KMO - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

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

SPF - service public fédéral

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

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

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

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

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

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

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

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

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

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

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Sadik Köksal	6
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende het taalgebruik tijdens het theoretisch rijexamen.	
Vraag om uitleg van de heer Sevket Temiz	8
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende het buitensporig aantal openbare werken in Schaarbeek en Sint-Joost.	
Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Ibrahim Dönmez	8
betreffende de heraanleg van het Koninginneplein en omgeving.	
Samengevoegde bespreking – Sprekers:	
De heer Ibrahim Dönmez (PS)	
De heer Sevket Temiz (PS)	
De heer Sadik Köksal (MR)	
De heer Arnaud Verstraete (Groen)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele	15
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	

SOMMAIRE

Question orale de M. Sadik Köksal	6
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
concernant l'emploi des langues pour l'examen théorique du permis de conduire.	
Demande d'explications de M. Sevket Temiz	8
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
concernant les réaménagements disproportionnés de l'espace public à Schaarbeek et à Saint-Josse.	
Demande d'explications jointe de M. Ibrahim Dönmez	8
concernant le réaménagement de la place de la Reine et de ses abords.	
Discussion conjointe – Orateurs :	
M. Ibrahim Dönmez (PS)	
M. Sevket Temiz (PS)	
M. Sadik Köksal (MR)	
M. Arnaud Verstraete (Groen)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Question orale de M. Julien Uyttendaele	15
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	

betreffende de installatie van een netwerk van voetgangerspanelen.		concernant la mise en place du réseau de panneaux podométriques.	
Mondelinge vraag van de heer Sadik Köksal	18	Question orale de M. Sadik Köksal	18
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende de aanwezigheid van drugsverslaafden in station Schuman.		concernant la présence de toxicomanes dans la station Schuman.	
Mondelinge vraag van de heer David Weytsman	21	Question orale de M. David Weytsman	21
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende de werken in de Vleurgat- en de Baljuwtunnel.		concernant les travaux dans les tunnels Vleurgat et Bailli.	
Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer	25	Question orale de M. Christophe De Beukelaer	25
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende de eigen inkomsten van de MIVB en het toekomstig beheerscontract.		concernant les recettes propres de la STIB et le futur contrat de gestion.	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	27	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	27
aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,		à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,	
betreffende de verloedering rond bouwplaatsen, meer bepaald aan de Naamsepoort.		concernant la malpropreté aux abords des chantiers, en particulier à la porte de Namur.	
Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban	32	Question orale de M. Jamal Ikazban	32
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	

betreffende de toekomstige 'Green Deal Inclusive Carsharing' die het gebruik van deelauto's moet aanmoedigen.

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel

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

betreffende de herinrichting van metrostation Montgomery.

Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele

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

betreffende de infrastructuur voor goederenvervoer per spoor en over het water.

concernant le futur 'Green Deal Inclusive Carsharing' encourageant le recours aux voitures partagées.

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 36

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

concernant le réaménagement de la station de métro Montgomery.

Question orale de M. Julien Uyttendaele 39

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

concernant les infrastructures favorisant le transport de fret ferroviaire et fluvial.

1103 Voorzitterschap: mevrouw Carla Dejonghe, oudste lid in jaren.

Présidence : Mme Carla Dejonghe, doyenne d'âge.

1105 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SADIK KÖKSAL**

QUESTION ORALE DE M. SADIK KÖKSAL

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

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

1105 **betreffende het taalgebruik tijdens het theoretisch rijexamen.**

concernant l'emploi des langues pour l'examen théorique du permis de conduire.

1107 **De heer Sadik Köksal (MR) (in het Frans).- Sinds de hervorming van de rijopleiding in 2018 is het niet meer mogelijk om het theoretisch rijexamen in een andere taal dan de drie landstalen of het Engels af te leggen. Er kan dus geen beroep meer worden gedaan op een tolk.**

M. Sadik Köksal (MR).- La matière de la formation à la conduite a été réformée en 2018. Depuis, il n'est plus possible de passer l'examen théorique du permis de conduire dans une autre langue que les trois langues nationales - c'est-à-dire le français, le néerlandais et l'allemand - ou l'anglais. Fini donc, où que ce soit en Belgique, de faire appel à un interprète pour la langue de son choix. Désormais, le candidat ne peut faire appel à un interprète, désigné par le centre d'examen, que pour l'allemand, l'anglais ou les langues des signes.

Velen willen het examen echter afleggen in het Turks, het Punjabi, het Pools, het Arabisch, het Urdu of het Chinees.

Het gewest kampt met een tekort aan chauffeurs voor vrachtwagens en personenvervoer zoals schoolbussen. Jammer genoeg beheersen veel geïnteresseerde kandidaten het Frans of het Nederlands onvoldoende om alle nuances van het theoretisch rijexamen te begrijpen. De manier waarop het theoretisch rijexamen verloopt, heeft tot gevolg dat velen worden uitgesloten van de arbeidsmarkt.

Lors d'une précédente intervention, vous nous indiquiez qu'aucun candidat ne passait l'examen en allemand en Région bruxelloise. Par contre, il y a une forte demande de personnes dont la langue n'est ni le français ni le néerlandais. En Région bruxelloise, les sept langues étrangères les plus demandées pour l'obtention du permis sont l'anglais, le turc, le penjabi, le polonais, l'arabe, l'ourdou et le chinois.

Beschikt u over de evaluatie van de hervorming? Wat is het standpunt van de andere gewesten? Hoeveel arbeidsvergunningen voor vrachtwagenbestuurders zijn sinds de aanvang van de legislatuur afgeleverd?

Vous le savez, notre Région rencontre depuis plusieurs années une pénurie de chauffeurs poids lourds ou de transport de personnes, par exemple de chauffeurs de bus pour le transport scolaire. Malheureusement, nombre de candidats intéressés par le secteur ne maîtrisent pas toujours suffisamment bien le français ou le néerlandais pour comprendre toutes les nuances de l'examen théorique. Réformée il y a cinq ans à des fins organisationnelles, la manière dont l'examen théorique se déroule aujourd'hui a pour conséquence d'exclure toute une série de personnes du marché de l'emploi.

Overweegt u om de Nederlandse regeling in te voeren? Daar is het toegestaan om in het computerprogramma de taal te kiezen waarin de vragen worden gesteld.

Madame la Ministre, la déclaration de politique générale du gouvernement bruxellois prévoit l'évaluation de cette réforme au cours de la présente législature. Vous affirmiez l'an passé que cette évaluation devait aboutir en 2023. Disposez-vous des résultats de l'évaluation ? Par qui a-t-elle menée ? La question des langues s'est-elle posée ? Quelle est la position des autres Régions en la matière ?

Pouvez-vous nous indiquer combien de permis de travail pour chauffeurs poids lourds ont été délivrés depuis le début de la législature, année par année en Région bruxelloise ?

Le système d'interprètes existant alors était onéreux et peu pratique. A-t-il été envisagé d'implanter ce qui se fait aux Pays-Bas ? Grâce aux évolutions technologiques, il y est permis de choisir sur l'ordinateur la langue dans laquelle les questions vont être posées. Cette solution a le mérite d'être moins coûteuse que

¹¹⁰⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Brussel Mobiliteit is de eerste resultaten van de evaluatie aan het analyseren, die in nauwe samenwerking met adviesbureau Profacts werd uitgevoerd.*

Het onderzoek van Profacts focust onder andere op het inclusieve karakter van de examencentra en meer bepaald de problemen van personen die geen enkele van de vier talen beheersen.

In het kader van de ontwikkeling van het IT-systeem van het Brussels Gewest wordt onderzocht of de Nederlandse regeling kan worden toegepast.

We hebben nog geen beslissing genomen, aangezien we nog wachten op de resultaten van het onderzoek. Die zouden heel binnenkort beschikbaar moeten zijn.

celle consistant à faire venir des interprètes lors des séances, parfois pour une seule personne.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En 2023, les services de Bruxelles Mobilité ont entamé une évaluation de la réforme de la formation à la conduite afin de déterminer les manières de rendre les examens plus efficaces, plus inclusifs et plus pertinents. Les premiers résultats sont en cours d'analyse.

L'évaluation a été menée en étroite collaboration avec le bureau d'études Profacts. La recherche de Profacts s'est concentrée, entre autres, sur l'inclusivité dans les centres d'examen de la Région de Bruxelles-Capitale et plus précisément sur la question linguistique et les difficultés rencontrées par les personnes qui ne maîtrisent aucune des quatre langues disponibles. Lors du lancement de cette étude, il a été tenu compte des informations que vous avez partagées au sein de cette commission, c'est-à-dire la volonté et la nécessité pour certaines personnes de passer leur permis dans une langue qui n'est actuellement pas disponible. À cette fin, Profacts a notamment organisé un atelier qualitatif en collaboration avec la direction des deux centres d'examen. L'objectif de cet atelier était de discuter des problèmes actuels et de trouver les meilleurs moyens de proposer l'examen dans une autre langue.

En Wallonie, l'examen théorique se déroule en français. Il peut être présenté en allemand au centre d'examen d'Eupen et en néerlandais ou anglais, sur rendez-vous, dans les centres de Couillet et de Wandre.

Pour l'examen théorique en Flandre, depuis le 1er janvier de cette année, il est possible, moyennant un supplément de 40 euros, d'obtenir une traduction audio en français, allemand ou anglais des questions qui sont, elles, systématiquement posées en néerlandais.

Pour l'examen pratique, la Wallonie et la Flandre permettent la présence d'un interprète dans les langues nationales et en anglais, mais pas dans d'autres langues.

Enfin, le système néerlandais que vous mentionnez est le même que celui proposé en Flandre. Il a l'avantage de ne pas nécessiter d'interprète, car les traductions sont préenregistrées. Cette option a été discutée lors de l'atelier organisé par Profacts et est également à l'étude dans le cadre du développement du système informatique de la Région bruxelloise.

Pour l'heure, aucune décision n'a été prise dans l'attente des résultats de l'étude demandée, qui devraient nous parvenir très prochainement.

¹¹¹¹ **De heer Sadik Köksal (MR)** (in het Frans).- *U hebt niet geantwoord op mijn vraag over het aantal afgeleverde vergunningen. Veel leasing- en transportbedrijven zijn naar Vlaanderen verhuisd, omdat de regeling voor arbeidsvergunningen er gunstiger is.*

M. Sadik Köksal (MR).- Beaucoup sont impatients de connaître ces résultats et il est temps de réformer le système. En Région bruxelloise, le taux d'inoccupation est très élevé.

Vous ne m'avez pas répondu sur le nombre de permis délivrés. Beaucoup de sociétés de leasing ou de transport se sont déplacées de la Région bruxelloise en Flandre parce que le régime y est

1111 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Arbeidsvergunningen voor chauffeurs zijn een federale bevoegdheid.*

1111 **De heer Sadik Köksal (MR)** (in het Frans).- *Ik zal minister Clerfayt een schriftelijke vraag stellen. In het kader van de gecombineerde vergunning wordt de arbeidsvergunning immers door de gewesten afgeleverd.*

- *Het incident is gesloten.*

1119 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER SEVKET TEMIZ**
1119 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1119 **betreffende het buitensporig aantal openbare werken in Schaarbeek en Sint-Joost.**

1119 **TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ**

1119 **betreffende de heraanleg van het Koninginneplein en omgeving.**

1119
1123 **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *Het openbaar onderzoek in verband met de heraanleg van het Koninginneplein is afgelopen. Bij die heraanleg zullen heel wat parkeerplaatsen verdwijnen. Hoeveel? Worden die gecompenseerd? Hebt u daarover overlegd met de omliggende gemeenten?*

1125 **De heer Sevket Temiz (PS)** (in het Frans).- *Het Koninginneplein en omgeving worden inderdaad grondig heraangelegd. Volgens de stedenbouwkundige vergunning zullen er 85 parkeerplaatsen verdwijnen op een totaal van 120. De gemeente Sint-Joost-ten-Node gaf daarover een negatief advies. In het gebied is nu al een groot gebrek aan parkeerplaatsen en door de vele soortgelijke projecten die aan de gang zijn, zijn de zenuwen van de wijkbewoners erg gespannen.*

plus favorable. En Flandre, la délivrance d'un permis de travail à des personnes provenant de pays hors de l'Union européenne est très fréquente. La Région bruxelloise devrait valoriser ceux qui résident sur son territoire et leur offrir la possibilité de passer leur permis de conduire et d'accéder à un emploi.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La délivrance d'un permis de travail à des chauffeurs relève de l'autorité fédérale. J'ai demandé les chiffres, mais je n'ai pas encore reçu de réponse. Je vous invite donc à poser la question au parlement fédéral.

M. Sadik Köksal (MR).- J'adresserai une question écrite au ministre Clerfayt. En effet, dans le cadre du permis unique, le permis de travail est délivré par les Régions. Le permis unique permet à l'Office des étrangers de délivrer un visa au demandeur pour qu'il puisse travailler en Belgique. Cette matière ne relève donc pas uniquement du niveau fédéral.

- *L'incident est clos.*

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

concernant les réaménagements disproportionnés de l'espace public à Schaarbeek et à Saint-Josse.

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ

concernant le réaménagement de la place de la Reine et de ses abords.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- L'enquête publique concernant le réaménagement de la place de la Reine et de ses abords est terminée. Ces travaux promettent d'être considérables. En effet, le plan inclut la suppression de places de stationnement à de nombreux endroits.

À combien sont estimées les suppressions de places de parking ? Y a-t-il des compensations prévues ? Une concertation a-t-elle été réalisée avec les communes avoisinantes durant l'élaboration de ce réaménagement ?

M. Sevket Temiz (PS).- Comme l'a souligné mon collègue, M. Dönmez, la place de la Reine et ses abords recevront un important réaménagement. Le projet prévoit, dans le cadre du permis d'urbanisme régional, la suppression de 85 places de stationnement, dans une zone qui, pour l'instant, en compte 120. La capacité de stationnement s'en trouvera donc réduite de 70 %.

La commune de Saint-Josse-ten-Noode, partie prenante du projet, a déjà émis un avis négatif quant à la suppression de ces places de parking sur son territoire. Dans cette zone, qui souffre déjà d'un manque criant de places de stationnement, la

De stedenbouwkundige vergunning voor de plaatsing van een standbeeld op het plein, van de Turkse filosoof Nasreddin Hodja, werd geweigerd. Dat staat nu tijdelijk op de hoek van de L'Olivierstraat en de Haachtsesteenweg, maar dat is een plaats waar veel gesluikstort wordt.

Waarom moeten er zoveel parkeerplaatsen in de buurt verdwijnen? Wat zeggen de winkeliers, de scholen en de crèches uit de wijk daarover tijdens de openbare onderzoeken?

Wat vindt de brandweer van de nieuwe inrichting van de wijk? Zullen de veiligheidsdiensten er nog even vlot kunnen ingrijpen? Wat gebeurt er als er brand uitbreekt in woningen op hogere verdiepingen, gezien de aanwezigheid van tramkabels?

Waarom werd het standbeeld van Nasreddin Hodja op het Koninginneplein geweigerd?

pression sur la population va crescendo et les multiples projets de réaménagements crispent les tensions. La place de la Reine, la place Liedts, la chaussée de Haecht, la place Pogge et la place de Houffalize sont déjà sous l'emprise de chantiers discontinus qui rendent impossible la vie des Schaerbeekois.

Les partenaires de la mobilité comme la STIB, De Lijn, le Siamu ou Bruxelles Propreté en font également les frais, au vu des multiples interpellations citoyennes adressées aux conseils communaux des instances locales affectées.

En outre, le permis d'urbanisme 15/PFD/680938 prévoyant l'installation d'une nouvelle statue représentant le philosophe d'origine turque Nasreddin Hodja sur la place de la Reine a été refusé. L'emplacement temporaire de cette statue, la petite place au coin de la rue de l'Olivier et de la chaussée de Haecht, ne fait pas l'unanimité, en raison des dépôts clandestins et des ordures qui la jonchent, nécessitant leur enlèvement par les camions grappins de Bruxelles Propreté.

Madame la Ministre, pourquoi prévoir autant de réaménagements dans cette zone située sur les communes de Schaerbeek et Saint-Josse-ten-Node, aboutissant à une importante diminution du nombre de places de parking ?

Quels sont les retours des commerçants de la zone concernée dans le cadre des enquêtes publiques qui ont été menées ? Quels sont les retours des hautes écoles, des écoles et des crèches situées dans les rues adjacentes au futur chantier ?

Quels sont les retours du Siamu concernant la nouvelle configuration du quartier ? Les interventions des services de sécurité dans la zone pourront-elles se faire sans peine ? Étant donné la présence des caténaires de trams, qu'est-il prévu en cas d'incendie dans les logements situés dans les étages supérieurs des immeubles de la zone ?

Pourquoi ne pas répondre favorablement à la demande communale d'implanter la statue de Nasreddin Hodja sur la place de la Reine ?

M. Sadik Köksal (MR).- Je ferai les mêmes remarques que mes collègues à propos des futures suppressions de places de stationnement dans le quartier autour de l'église sur la place de la Reine. Ce quartier se situe entre la chaussée de Haecht et la rue du Brabant, deux artères commerçantes très importantes de la commune de Schaerbeek. La suppression des places affecte donc l'attractivité commerciale de ces deux artères, mais pénalise aussi les riverains.

Quelles seront les modalités de compensation des places qui devraient être supprimées ? Si la compensation en journée est importante pour les activités commerciales, pour les riverains, elle l'est à la fois en journée et en soirée.

Cela pose également des problèmes pour les déménagements. La chaussée de Haecht a été élargie de manière à créer des petits espaces verts, ce qui est certes important. Malheureusement,

¹¹²⁷ **De heer Sadik Köksal (MR)** (in het Frans).- *De wijk waarvan sprake ligt tussen twee belangrijke Schaerbeekse winkelstraten, de Haachtsesteenweg en de Brabantstraat. De afschaffing van parkeerplaatsen is slecht voor de aantrekkelijkheid van de winkels, maar ook voor de omwonenden. Hoe zullen de parkeerplaatsen gecompenseerd worden?*

Ook voor mensen die verhuizen of werken laten uitvoeren aan hun woning, levert de heraanleg van de wijk regelmatig problemen op. Met dat soort zaken zou u meer rekening moeten houden, zeker nu het de bedoeling is dat de woningen energiezuinig gemaakt worden.

¹¹²⁹ *Toen de gemeente Schaarbeek vijf jaar geleden een eerste stedenbouwkundige vergunning aanvraag voor de plaatsing van het standbeeld van Nasreddin Hodja betreft, liet het gewest weten dat er een nieuwe aanvraag zou nodig zijn. De gemeente heeft die nog niet ingediend, maar als ze dat alsnog doet, hoop ik dat u zult instemmen met de verplaatsing van het standbeeld.*

¹¹³¹ **De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Het begint hier een beetje op een Schaarbeekse gemeenteraad te lijken. Als inwoner van Schaarbeek deel ik graag mee dat Groen enthousiast is over de vele initiatieven in het hele gewest, en ook in Schaarbeek, om de mobiliteit en de leefbaarheid van dergelijke pleinen te verbeteren. Die hebben verschillende functies, vooral als ontmoetingsplaats. De aanleg ervan kan duidelijk beter.

Mevrouw de minister, wat is de voorgeschiedenis van dit project? Ik meen me te herinneren dat het gewest op verschillende manieren betrokken partij is, onder andere door een stadsvernieuwingscontract en Beliris. Het is goed om al die initiatieven eens op een rijtje te zetten en aan te geven waarom er veranderingen zijn. Een parkeerplaats wordt zelden zomaar weggehaald. Vaak wordt die ruimte gebruikt om een functie te vervullen die een meerwaarde biedt aan de omwonenden. Wellicht is er ook gedacht aan oplossingen voor de mobiliteit, onder meer om het parkeren in de omgeving. Voor de rest sluit ik mij aan bij de vragen van de vorige sprekers.

¹¹³³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *De heraanleg van het Koninginneplein en omgeving valt onder het stadsvernieuwingscontract 2 Brabant-Noord - Sint-Lazarus, dat de regering op 23 november 2017 heeft goedgekeurd.*

Het plein krijgt meer openbare ruimte, meer groen, stadsmeubilair en kwaliteitsvolle materialen. De verkeerssituatie zal ook duidelijker zijn. De tramperrons worden vernieuwd, waardoor de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit en de commerciële snelheid verbeteren.

Alle partners, dus ook de gemeenten, werden uitgenodigd voor de vele vergaderingen van het begeleidingscomité. Daarnaast

une riveraine qui souhaitait faire des travaux n'a pas pu placer un conteneur devant chez elle, ni installer un lift pour son déménagement. Ils ont dû être installés 100 mètres plus loin, ce qui a entraîné des difficultés pour l'entrepreneur et pour la riveraine. Concernant le réaménagement de la voirie en général, il faudrait tenir compte de besoins de ce type.

Nous avons voté un nouveau plan au niveau régional pour que des investissements considérables soient réalisés pour lutter contre les passoires énergétiques. Comment allons-nous atteindre nos objectifs en la matière si, avec ces types d'aménagements, nous créons des obstacles, notamment dans les artères empruntées par les trams ?

Enfin, concernant la statue de Nasreddin Hodja, la commune de Schaarbeek a été inattentive lors de la demande initiale du permis d'urbanisme, il y a plus de cinq ans. À cette époque, la Région avait averti qu'elle devrait être réintroduite lors des réaménagements futurs. Cela n'a apparemment pas été fait. J'espère que, lorsque ce sera le cas, vous avaliserez également le déplacement de la sculpture, qui devait être située chaussée de Haecht, mais se trouve aujourd'hui au croisement de celle-ci et de la rue de L'Olivier.

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *Les nombreuses initiatives visant à renforcer la mobilité et la viabilité des places ravissent Groen. L'aménagement de ces lieux de rencontre appelle en effet des améliorations.*

Il serait bon de retracer l'historique de ce projet et d'expliquer pourquoi il y a eu des changements. Par ailleurs, la suppression de places de parking a souvent pour but d'implanter une fonction à valeur ajoutée pour les riverains et il est probable que des solutions de mobilité, notamment pour le stationnement, aient aussi été pensées. Pour le reste, je me joins aux questions des orateurs précédents.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le réaménagement de la place de la Reine et de ses abords fait partie du programme du contrat de rénovation urbaine (CRU) 2 Brabant-Nord - Saint-Lazare, qui a été approuvé par le gouvernement le 23 novembre 2017.

Le projet élaboré par Bruxelles Mobilité est hautement qualitatif pour le quartier et ses habitants. La place est aménagée en un lieu convivial, avec plus d'espace public, de la végétation, du mobilier urbain et des matériaux de qualité. L'aménagement est aussi plus clair pour la circulation, y compris automobile. Les quais de tram de la STIB ont été rénovés. Ce projet améliorera l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, ainsi que la

waren er ook bilaterale contacten met de burgemeesters en schepenen, de gemeentelijke diensten en de vzw RenovaS.

Ook de burgers werden regelmatig geraadpleegd, via een informatiesessie, een themawandeling (juli 2021), individuele gesprekken (augustus en september 2021) en opnieuw themawandelingen (september 2021). Ze konden bovendien hun zegje doen tijdens het openbaar onderzoek.

In september 2021 en februari 2022 vonden workshops plaats in de lokalen van RenovaS. In maart 2022 kregen omwonenden het woord aan een stand in de openbare ruimte. Op 13 september 2023 vond ten slotte een informatievergadering plaats tijdens het openbaar onderzoek.

vitesse commerciale de la STIB, qui participe financièrement à ce projet principalement financé par le CRU.

Tout projet de réaménagement implique l'organisation de plusieurs comités d'accompagnement. Tous les partenaires, dont les communes impliquées, sont invités à ces réunions. Une concertation a donc bien eu lieu avec les communes de Schaerbeek et Saint-Josse-ten-Noode. De plus, des contacts bilatéraux ont été établis avec chaque collègue des bourgmestre et échevins, avec les différents services communaux, ainsi qu'avec l'ASBL RenovaS, mandatée par la commune de Schaerbeek pour les projets de réaménagement urbain.

Un contrat de quartier implique par essence la participation citoyenne, c'est pourquoi Bruxelles Mobilité a prévu de nombreuses consultations. Dans le cadre de l'enquête publique relative à la demande de permis d'urbanisme, chaque citoyen a également pu exprimer ses remarques sur le projet.

Les concertations suivantes ont été réalisées durant la phase de diagnostic : en juillet 2021, une séance d'information, des micro-trottoirs et une balade thématique ; en août et septembre 2021, des entretiens individuels et des micro-trottoirs ; et en septembre 2021, des balades thématiques.

Dans la première phase de consultation, un atelier a été organisé le 30 septembre 2021 dans les locaux de l'ASBL RenovaS. Un second atelier a été organisé en février 2022 lors de la deuxième phase de consultation. Lors de la troisième phase, la parole a été donnée aux habitants avec la tenue d'un stand dans l'espace public en mars 2022. Enfin, le 13 septembre 2023, une réunion d'information a eu lieu durant l'enquête publique.

Ces différents moments ont été organisés avant l'enquête publique, laquelle prévoit des règles de procédure spécifiques relatives à la participation.

Le projet prévoit une réduction de 85 places de stationnement. Parmi celles-ci, des zones de livraison ont été créées pour les commerçants. Des résidents peuvent éventuellement y recourir la nuit pour se stationner. Les places de stationnement supprimées seront compensées ailleurs et parking.brussels est chargé de l'opérationnalisation de ces compensations.

À ce titre, il est important de valider un permis d'urbanisme définitif pour que parking.brussels dispose d'un mandat et puisse ainsi signer les contrats nécessaires avant de communiquer les options retenues dans le cadre de la compensation. Les instances communales ne seront informées de la proposition finale de parking.brussels qu'après délivrance du permis.

Le 15 juillet 2023, le Siamu a émis un avis favorable sur le permis d'urbanisme, sous réserve du respect des conditions suivantes :

- la fermeture de l'entrée de la rue Dupont par des potelets permet d'envisager la giration des véhicules de secours depuis la rue des Palais. La caserne qui intervient dans cette zone en

¹¹³⁵ *Er zullen 85 parkeerplaatsen verdwijnen. Sommige worden omgevormd tot leveringszones voor de winkels. Daar kunnen de omwonenden eventueel 's nachts parkeren. De verdwenen plaatsen worden elders gecompenseerd, maar daar is eerst een definitieve stedenbouwkundige vergunning voor nodig. Pas dan kan parking.brussels onderhandelen, contracten afsluiten en de gemeenten informeren.*

Op 15 juli 2023 gaf de brandweer een gunstig advies, onder volgende voorwaarden:

- de voertuigen uit de richting van de Paleizen- en de Koningsstraat moeten kunnen keren. Daarvoor moet onder meer de ingang van de Dupontstraat geblokkeerd worden met paaltjes;

- de draai vanuit de Dupontstraat naar de Poststraat moet getest worden. Eventueel zal daar een boom moeten verdwijnen.

De beweegbare paaltjes op het Koninginneplein moeten aan de volgende voorwaarden voldoen:

- ze moeten onder alle omstandigheden gemakkelijk zichtbaar zijn voor de hulpdiensten;*
- de hulpdiensten moeten ze kunnen uitschakelen;*
- dat gebeurt best niet door ze in de grond te doen zakken, want de ervaring leert dat ze dan snel onbruikbaar worden;*
- de goede werking van de paaltjes moet regelmatig gecontroleerd worden door de wegbeheerder.*

première intention est située à la Cité administrative de l'État. La giration depuis la rue Royale devrait donc être également rendue possible ;

- la giration depuis la rue Dupont vers la rue de la Poste devrait être testée. Un arbre est placé dans le rayon de giration extérieur. Il y a lieu de s'assurer que celui-ci ne vienne pas bloquer la giration au niveau de la nacelle de l'auto-échelle. De manière générale, l'ensemble des girations réglementairement possibles doivent être testées au droit de ce carrefour.

En outre, toujours selon cet avis, les potelets amovibles placés sur la place de la Reine doivent répondre aux critères suivants :

- placés dans un alignement de potelets, ils doivent être aisément reconnaissables pour les services de secours en tout temps (de jour, comme de nuit, par temps pluvieux, neigeux ou clair) ;
- ils doivent être débrayables au moyen des clés utilisées par le Siamu de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- il est fortement recommandé que le dispositif de débrayage ne soit pas à même le sol. Dans ce genre de cas, l'expérience montre que la corrosion et/ou l'encrassement rend le potelet inutilisable ;
- le bon fonctionnement de ces potelets doit être contrôlé de manière récurrente par le gestionnaire de voirie afin d'assurer sa fonction « amovible » dans le temps.

Les interventions des services de sécurité dans la zone pourront donc se faire sans mal, puisque l'avis du Siamu est favorable et que les conditions émises dans cet avis seront respectées.

(poursuivant en néerlandais)

Bien entendu, il est prévu de veiller au contrôle et au respect de ces critères.

(poursuivant en français)

La Région de Bruxelles-Capitale comporte de très nombreuses rues parcourues par les trams de la STIB, où l'on retrouve donc des caténaires.

En cas d'incendie dans une rue empruntée par un tram, les pompiers et le dispatching Électricité de la STIB entrent directement en contact. À la demande des pompiers, le dispatching coupe le courant et, de ce fait, interrompt la circulation des trams sur la portion concernée. Ce dispatching fonctionne 24 heures sur 24. Les services de la STIB et les pompiers entretiennent une excellente collaboration et réalisent régulièrement des exercices ensemble.

Nous n'avons pas connaissance d'une demande introduite par la commune auprès de Bruxelles Mobilité concernant la pose d'une statue sur la place. Par ailleurs, l'avis de la commission de concertation ne mentionne pas ce point. La commune reste bien

¹¹³⁷ *(verder in het Nederlands)*

Uiteraard wordt ervoor gezorgd dat die voorwaarden worden gecontroleerd en nageleefd.

¹¹³⁹ *(verder in het Frans)*

In het Brussels Gewest zijn er erg veel straten met tramkabels. Bij een brand in zo'n straat neemt de brandweer meteen contact op met de MIVB, die de stroom afsnijdt en zo het tramverkeer op dat traject stillegt. Die procedure wordt regelmatig geoefend.

Ik heb geen weet van een aanvraag van de gemeente om op het plein een standbeeld te plaatsen. Uiteraard kan de gemeente zoiets altijd later nog voorstellen.

Als mensen werken laten uitvoeren aan hun woning op plaatsen waar de tram rijdt, zoekt Brussel Mobiliteit naar een tijdelijke oplossing. Eventueel kunnen bepaalde inrichtingen verplaatst worden.

entendu libre de proposer une modification ultérieure du projet, si elle dispose d'un projet d'œuvre d'art intégrable dans l'espace public. Nous y sommes ouverts.

Concernant les travaux de rénovation d'immeubles nécessaires là où passent des trams, Bruxelles Mobilité cherche activement des solutions lorsqu'un particulier a besoin d'occuper la voirie pour un chantier. Certains aménagements peuvent être temporairement déplacés pour permettre aux habitants de réaliser des travaux.

(poursuivant en néerlandais)

J'espère que nous remplirons les conditions en matière de sécurité incendie et de compensation pour le stationnement. Nous pourrions alors créer un espace public de grande qualité dans un quartier qui en a besoin.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- À Schaerbeek, comme l'a dit M. Temiz, de nombreux réaménagements sont en cours, dont celui de la place de la Reine. Donner plus d'espace aux piétons et aux usagers faibles et verduriser sont de très bonnes évolutions qui sont dans l'intérêt de tous.

Toutefois, votre réponse m'inquiète un peu : une fois le projet finalisé, parking.brussels recevra le mandat de trouver d'autres places de parking en voirie. Je suis inquiet pour les riverains, mais surtout pour les deux axes commerciaux que sont la chaussée de Haecht et la rue de Brabant. Au vu de la crise de l'énergie et à la suite de celle du Covid-19, ils se trouvent déjà dans des situations très compliquées. Avec ces réaménagements, j'ai peur que leur chiffre d'affaires diminue encore.

D'un autre côté, j'entends que la question de la sécurité a été prise en compte, ainsi que celle des déménagements. Je remercie mes collègues d'avoir posé ces questions importantes pour les riverains. Si ces aménagements devaient se révéler contraignants pour leur quotidien, ce ne serait pas une bonne chose. Il est donc important d'intégrer ces éléments dans les prochains projets.

Nous suivrons la situation de très près. Je suis déjà intervenu concernant la suppression de places dans plusieurs quartiers de Bruxelles et je continuerai à le faire. Il faut offrir des solutions alternatives et ne pas se contenter de créer de beaux espaces apaisés. Il faut également apaiser les citoyens en les empêchant de tourner en rond pour trouver une place.

M. Sevkem Temiz (PS).- Moi aussi, je suis inquiet. À chaque interpellation sur les réaménagements, vous esquiviez en disant que parking.brussels sera mandaté. Je me demande combien de places de compensation ont ainsi été créées, puisque nous ne disposons toujours pas de chiffres. Pendant l'enquête, Bruxelles Mobilité a-t-il demandé l'avis des commerçants, qui n'arrêtent

¹¹⁴¹ *(verder in het Nederlands)*

Dit is een gewestelijk project met een lange geschiedenis. Het wijkcontract werd goedgekeurd in november 2017. Het project betreft gewestwegen, maar wel in nauwe samenwerking met de betrokken gemeenten.

Hopelijk kunnen we tegemoetkomen aan de voorwaarden inzake brandveiligheid en compensatie voor parkeergelegenheid. Dan maken we een kwalitatief hoogstaande publieke ruimte in een wijk die deze investeringen verdient.

¹¹⁴³ **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** *(in het Frans).*- In Schaerbeek worden meerdere plaatsen tegelijk heraangelegd. Vergroening en meer ruimte voor voetgangers zijn uitstekende evoluties, maar uw antwoord stelt me niet helemaal gerust.

Parking.brussels zal dus pas alternatieve parkeerplaatsen zoeken wanneer het project helemaal af is. Dat lijkt me problematisch voor de twee nabijgelegen winkelstraten, die door de covid- en de energiecrisis al in moeilijkheden zitten.

Wat wel positief is, is dat er wordt rekening gehouden met de veiligheidsdiensten en met de verhuizingen en dergelijke.

¹¹⁴⁵ **De heer Sevkem Temiz (PS)** *(in het Frans).*- Ook ik maak me zorgen over de alternatieve parkeerplaatsen. Uw antwoord is bij elk project hetzelfde. Ik vraag mij echter af hoeveel plaatsen er daadwerkelijk gecompenseerd worden, want we krijgen nooit cijfers te zien. Heeft Brussel Mobiliteit tijdens het openbaar

onderzoek met de winkeliers gesproken? Die staan duidelijk kritisch tegenover het project.

Wij zijn niet tegen vergroening of multimodaliteit, maar voor veel Brusselaars vergroot u alleen maar de problemen met uw projecten. Bovendien voert u ze door zonder veel overleg. Misschien moeten ze wat beperkt of alleszins beter voorbereid worden.

¹¹⁴⁷ **De heer Sadik Köksal (MR)** *(in het Frans).*- *U zegt dat u de commerciële snelheid van de MIVB wilt verbeteren, maar er is geen probleem met de trams. De bussen 65 en 66 worden wel opgehouden door de moeilijke toegang tot het plein en het verbod om rechtsaf te slaan op de Haachtsesteenweg.*

De gemeente Schaarbeek heeft de voorbije jaren al heel veel private parkeerplaatsen ingezet ter compensatie van geschrapte parkeerruimte. Dat volstaat echter niet, want die plaatsen zijn niet 7/7 en 24/24 beschikbaar. Ik kan u verzekeren dat er op deze manier veel beroepsprocedures zullen volgen.

¹¹⁴⁹ **De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- *Mevrouw de minister, u hebt duidelijk geantwoord op de belangrijke vragen. Bij een grootschalige verandering is het normaal dat er ongerustheid is, maar het is ook een aanzienlijke verbetering die past in de gewestelijke ambitie om de stad systematisch te vernieuwen, vooral daar waar de nood het hoogst is.*

Het is belangrijk om de burgers correct te informeren over de beslissingen en duidelijk te maken dat er al veel inspraakmomenten zijn geweest en dat er nog zullen komen. Essentieel is ook dat politici uitleggen waarom ze bepaalde

pas de nous critiquer et de nous interpellier sur le futur de ce quartier, également riche en restaurants ? Les aménagements réalisés n'améliorent pas leur quotidien.

Oui, il faut verduriser. Une ville multimodale, nous n'y sommes pas opposés. Mais c'est au détriment d'énormément de Bruxellois et de Bruxelloises, qui se trouvent dans une impasse totale. Vous vous permettez, sans aucune consultation, des réaménagements dans ces quartiers à forte densité de population. Cela m'inquiète. Lors des aménagements de la rue Rogier et de l'avenue Rogier, lorsque les arrêts de tram ont été déplacés, il y a eu dès le lendemain des problèmes de livraisons, d'élèveur, de déménagement. Il faudrait donc peut-être mieux étudier ou limiter les interventions.

Nous ne savons pas à quoi nous attendre et si c'est pour finalement retourner à la situation d'origine, c'est une perte de temps.

Nous reviendrons sur le sujet, en espérant obtenir des chiffres sur le nombre de places de stationnement supprimées qui seront compensées.

M. Sadik Köksal (MR).- *Vous dites vouloir améliorer la vitesse commerciale de la STIB, mais il n'y a aucun problème concernant le déplacement du tram.*

Par contre, les aménagements entravant l'accès à la place de la Reine et l'interdiction de tourner à droite sur la chaussée de Haecht, eux, ralentissent bel et bien la vitesse commerciale des bus 65 et 66. Sur la portion avant la chaussée de Haecht et sur la rue des Palais, les véhicules de la STIB circulent en site propre.

Concernant la compensation ailleurs, sachez que la commune de Schaerbeek a déjà mutualisé énormément de places de parking privées durant les sept ou huit dernières années. Nous avons déjà essayé avec le bâtiment de la Cocof, mais ce projet n'a jamais abouti.

Lorsque nous parlons de compensation, nous voulons dire 7 jours sur 7, 24 heures sur 24. Les compensations de nuit ne sont pas satisfaisantes.

Ensuite, le recours concernant le rond-point Schuman, je vous l'assure, sera suivi d'autres recours si la réponse concernant votre projet n'est pas complète.

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).*- *Ce changement répond à l'ambition régionale de rénover systématiquement la ville, surtout là où les besoins sont les plus importants. Mais il est normal qu'il suscite de l'inquiétude, d'où la nécessité d'informer correctement les citoyens sur les décisions et la participation.*

Il faut également que les responsables politiques expliquent leurs choix et leur recherche des meilleures solutions de stationnement hors voirie.

initiatieven blijven steunen en dat er de best mogelijke alternatieven voor het parkeren buiten de openbare weg worden gevonden. Ik heb er vertrouwen in dat dat ook de ambitie is van u en van de regering.

- De incidenten zijn gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

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

betreffende de installatie van een netwerk van voetgangerspanelen.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Op 21 januari 2022 werd ons voorstel van resolutie over de installatie van een netwerk van voetgangerspanelen goedgekeurd.*

Het is belangrijk om resoluties aan te nemen, maar de uitvoering ervan moet ook worden gevolgd. Op 24 mei 2022 wees ik u erop dat de grafische vormgeving van de panelen coherent moet zijn.

Sinds deze zomer zijn kaarten opgedoken in de gemeente Ukkel, met de voornaamste gebouwen in het centrum en de tijd die nodig is om de afstand te voet af te leggen.

Dit project is evenwel door een plaatselijk collectief opgezet. Heeft het gewest een grafisch charter vastgesteld? Zijn de panelen in Ukkel volgens dat charter ontworpen?

Hoeveel voetgangerspanelen zijn er al gefinancierd of geïnstalleerd in het Brussels Gewest?

- Les incidents sont clos.

QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE

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

concernant la mise en place du réseau de panneaux podométriques.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Le 21 janvier 2022, mes collègues cosignataires et moi-même avons eu le plaisir de voir adoptée notre proposition de résolution relative à la mise en place d'un réseau de panneaux podométriques afin d'encourager le moyen de déplacement le plus utilisé par les Bruxellois, à savoir, la marche.

Il est important d'adopter des résolutions, mais il faut également en suivre la mise en œuvre. Lors de la réunion de la commission de la Mobilité du 24 mai de la même année, vous interrogeant sur la concrétisation de ce projet, je vous faisais part de la nécessité d'assurer la cohérence graphique de ce réseau de panneaux podométriques. Vous m'avez répondu : « Des discussions à ce sujet ont été entamées avec Bruxelles Mobilité et walk.brussels afin, dans un premier temps, de disposer d'une vue d'ensemble des initiatives existant en matière de signalétique piétonne. »

Près de deux ans après ces échanges, il me semble important de faire le point sur l'exécution des éléments de cette résolution. Depuis cet été, un projet financé par Bruxelles Mobilité a vu le jour, avec le soutien du collège d'Uccle : des cartes ont fait leur apparition dans la commune. Y sont repris les principaux bâtiments du centre d'Uccle et les temps de trajet à pied qui les séparent.

Si cette initiative va bien évidemment dans le bon sens, il faut noter que ce projet est porté par un collectif au niveau local. L'on s'interroge sur la vision transversale régionale nécessaire à l'installation d'un réseau de panneaux podométriques bruxellois.

Une identité visuelle a-t-elle été définie et une charte graphique a-t-elle enfin été réalisée ?

Les panneaux situés dans la commune d'Uccle ont-ils été conçus selon cette charte ? Dans la négative, comment pourraient-ils faire l'objet d'une harmonisation au niveau régional ?

Quel est le bilan des discussions entamées avec Bruxelles Mobilité et walk.brussels ?

¹¹⁵⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het project vergt tijd en middelen. In Ukkel is inderdaad een dergelijk initiatief genomen, net zoals in de stad Brussel.*

We boeken vooruitgang inzake de toe te passen methodologie. In samenwerking met visit.brussels hebben we knooppunten gecreëerd.

Ik wil opmerken dat een dergelijk project niet tot de prioriteiten van walk.brussels en andere verenigingen behoort, die veeleer op de infrastructuur focussen.

¹¹⁵⁹ *Als we verplaatsingen te voet aantrekkelijker willen maken, moeten de voetpaden breed genoeg zijn enzovoort. Het budget voor het onderhoud van de voetpaden is tussen 2020 en 2023 meer dan verdubbeld, maar er blijft nog veel werk aan de winkel.*

Brussel Mobiliteit steunt de gemeenten met 3 miljoen euro subsidies voor onder andere voetpaden en haltes voor het openbaar vervoer.

Brussel Mobiliteit heeft er tevens voor gezorgd dat de app Fix My Street is aangepast. Sinds 2021 vind je er tal van specifieke meldingen over de toegankelijkheid voor voetgangers.

Daarnaast heeft Brussel Mobiliteit de oprichting van walk.brussels gesteund.

Ook aan micromobiliteit wordt aandacht besteed.

Voorts bevatten de lokale mobiliteitscontracten een hoofdstuk om de hinder voor voetgangers te beperken.

Meer comfort voor voetgangers vergt heel wat ingrepen. We zullen de besprekingen met walk.brussels hervatten en ter plekke nagaan of knooppunten mogelijk zijn. Ook zullen we nagaan hoe belangrijk dit project is voor walk.brussels.

Combien de panneaux ont-ils déjà été financés et/ou installés à ce jour en Région Bruxelles-Capitale et pour quel budget ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le projet proposé par le Parlement est ambitieux, il demande du temps et des ressources. Une initiative de ce genre a effectivement vu le jour à Uccle et une autre est menée à la Ville de Bruxelles par l'échevin chargé des commerces.

La plateforme walk.brussels, en tant que point d'entrée du réseau des acteurs piétons, avait été pressentie comme coordinatrice de la concertation sur le sujet. Elle n'a pas encore pu mener ce travail, mais les discussions ont repris.

Nous progressons dans notre réflexion sur la méthodologie à appliquer. En collaboration avec visit.brussels, nous avons créé des points-nœuds, comme il en existe en dehors de la Région bruxelloise. Visit.brussels a émis l'idée de faire de même pour le réseau piéton. Nous souhaitons réunir walk.brussels et visit.brussels pour envisager la meilleure option.

Nous constatons qu'un tel projet ne figure pas dans les priorités de walk.brussels et d'autres associations, lesquelles se focalisent plutôt sur les infrastructures. Ainsi, le projet en question n'apparaît pas dans le memorandum de walk.brussels.

L'amélioration de l'infrastructure est un enjeu très important, que réclame la population. Si on veut rendre la marche de plus en plus séduisante à Bruxelles, il faut que les trottoirs soient larges et confortables, développer des voies lentes et des continuités piétonnes, et intégrer les questions d'inclusion. Ces éléments cruciaux sont au cœur de notre politique visant à mettre en place un véritable réseau piéton. En effet, nous sommes tous piétons. Comme le montrent les statistiques, la marche est même devenue le premier mode de déplacement à Bruxelles.

Plusieurs kilomètres de tronçons complets de trottoirs ont été refaits depuis 2021, en plus de centaines d'interventions plus ponctuelles. Le budget consacré à l'entretien des trottoirs régionaux a plus que doublé entre 2020 et 2023. Cette politique a donc été renforcée, mais il reste beaucoup de travail.

Bruxelles Mobilité soutient aussi les communes - 85 % des voiries sont locales - en leur octroyant 3 millions d'euros de subventions pour des travaux de mise en accessibilité de leurs espaces publics, de trottoirs et d'arrêts de transports en commun.

Bruxelles Mobilité a aussi fait évoluer l'application Fix My Street. Depuis 2021, on y trouve de nombreuses catégories de signalements spécifiques à l'accessibilité piétonne, comme la mauvaise disposition d'éléments podotactiles ou le revêtement piéton endommagé. Pour ce qui concerne les voiries régionales, la majorité des signalements a effectivement été traitée.

Bruxelles Mobilité a soutenu la création de walk.brussels et continue à soutenir cette association via un subside structurel pour qu'elle soit un véritable acteur à Bruxelles. Plusieurs

campagnes de promotion de la marche ont été réalisées, dont « Les Pieds ». Nous entendons continuer dans cette voie.

La micro-mobilité est aussi un élément très important. Le nombre d'engins doit être réduit et un appel d'offres à ce sujet est en cours. En effet, dégager les trottoirs est la première demande qui nous est adressée pour améliorer l'accessibilité et la marchabilité dans notre Région.

Les contrats locaux de mobilité comportent un volet permettant de réduire les nuisances pour les piétons, d'augmenter la sécurité et d'élargir les espaces publics.

L'amélioration du confort des piétons passe par une multitude d'aspects. C'est un travail de longue haleine. Nous allons reprendre les discussions avec walk.brussels et effectuer des visites pour voir si les points-nœuds sont envisageables ou s'il existe d'autres options. Nous allons aussi examiner avec walk.brussels, sur la base du mémorandum que cette association a réalisé, la priorité qu'elle accorde à ce projet.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Madame la Ministre, que s'est-il passé concrètement depuis ma dernière question sur le sujet, le 24 mai 2022 ? Certaines des demandes formulées dans cette résolution, adoptée voici près de deux ans, étaient simples, d'autres plus compliquées.

Je comprends bien qu'un réseau podométrique à Bruxelles ne peut pas être créé du jour au lendemain. En revanche - même si je ne suis pas un grand expert en graphisme - il ne me semble pas difficile de trouver quelqu'un qui réalise une charte graphique, quitte à ensuite envoyer celle-ci aux communes.

En effet, le problème est que plus on traîne, plus cette excellente initiative du Parlement bruxellois sera reprise au niveau local. La Ville de Bruxelles l'a déjà fait - raison pour laquelle je vous ai interrogée en mai 2022 - et c'est désormais le cas de la commune d'Uccle.

Il est évidemment nécessaire de discuter avec les communes, mais créer une charte graphique en deux ans me paraissait faisable, or cela n'a pas été réalisé. Aujourd'hui, une des priorités de cette résolution est déjà dépassée, car des initiatives locales, même si elles ont tout leur sens, ne respectent pas la même charte graphique. On retombe dans la logique bruxello-bruxelloise où chaque commune va mener sa petite politique en installant son réseau podométrique propre. C'est dommage, parce que cette question aurait pu être réglée très rapidement.

Qu'un réseau podométrique ne soit pas la priorité de walk.brussels, soit, mais c'est la priorité de notre Parlement, démocratiquement élu. Notre résolution a été votée à l'unanimité, ou presque, le gouvernement doit donc s'exécuter. Il n'est pas normal qu'en deux ans, rien ne se soit vraiment passé, à l'exception d'une réflexion sur les points-nœuds et d'avoir envisagé d'appliquer une telle mesure aux vélos.

¹¹⁶¹ **De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *Ik begrijp dat een netwerk van voetgangerspanelen niet van de ene dag op de andere kan worden ingevoerd. Het lijkt mij echter niet zo moeilijk om iemand te vinden die een grafisch handvest uitwerkt en dat vervolgens aan alle gemeenten bezorgt.*

Hoe langer u niets doet, hoe meer plaatselijke initiatieven er zullen opduiken. In Brussel-Stad zijn die er al en nu dus ook in Ukkel. Dergelijke initiatieven volgen niet dezelfde grafische richtlijnen. Binnenkort heeft elke gemeente weer haar eigen systeem, terwijl dit toch vrij snel geregeld had kunnen worden.

Dat dit geen prioriteit is voor walk.brussels, tot daaraan toe, maar het is wel een prioriteit voor het parlement, dat de resolutie hierover bijna unaniem heeft goedgekeurd. De regering moet die dus uitvoeren!

Fietspaden en dergelijke zijn allemaal goed, maar stappen is in Brussel de meest gebruikte verplaatsingswijze en toch gaat daar het minste geld naartoe. Dat is een probleem.

- Het incident is gesloten.

Il n'est pas normal que le gouvernement ne s'active pas pour exécuter la demande du Parlement. Je vous demanderai donc, Madame la Ministre, sans mauvais jeu de mots, d'accélérer le pas. La marche est le mode de déplacement le plus utilisé à Bruxelles. Or, c'est aujourd'hui l'un des moins financés. C'est problématique. Il est positif d'installer des pistes cyclables sécurisées et de réfléchir aux parkings en voirie et en dehors, mais il est tout aussi important que nous menions une réflexion sur le premier mode de déplacement à Bruxelles. Or, ce n'est pas le cas.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. SADIK KÖKSAL

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

concernant la présence de toxicomanes dans la station Schuman.

M. Sadik Köksal (MR).- Depuis le début de la législature, le nombre de signalements auprès du dispatching de la STIB concernant la présence de personnes en errance ou toxicomanes sur le réseau, toutes stations confondues, a énormément augmenté. Pour l'année 2022, il a fait un bond de près de 70 % par rapport à 2021. Bien que l'on parle souvent des stations les plus critiques, à l'instar d'Yser et Ribaucourt, d'autres sont aussi concernées par les problèmes de toxicomanie.

Je souhaite aujourd'hui vous parler de la station Schuman. Quand on descend du train à la voie 4, il faut descendre d'un niveau en empruntant, toujours dans la station, un passage avec des escaliers pour accéder au métro direction Gare de l'Ouest-Erasme. J'imagine que la voie 4 est gérée par la SNCB et le quai de métro par la STIB, mais je ne sais pas de qui relève le passage reliant les deux.

Malheureusement pour elles et pour la société qui se paupérise, et comme dans d'autres stations, des personnes sans logement dorment et restent quasi tous les jours dans ce passage, utilisé seulement par les personnes voulant rejoindre le quai 4 de la gare Schuman ou le quai de métro précité. Plus malheureux encore, parmi ces personnes, il y a des toxicomanes qui se piquent à la vue des passants, dès le matin. J'ai déjà pu en faire part à l'ASBL Transit, dont j'ai visité avec mes collègues la salle de consommation Gate dans le cadre de la commission des Affaires intérieures, et elle m'a certifié faire passer le message. Entre-temps, ses équipes mobiles sont passées à deux reprises pour proposer à ces personnes un accompagnement ou une aide à l'insertion : elles ont vu une personne à leur premier passage, aucune au deuxième.

D'autres témoignages vous sont-ils parvenus concernant la situation à la station Schuman ? Quel niveau de pouvoir est-il

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SADIK KÖKSAL

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

betreffende de aanwezigheid van drugsverslaafden in station Schuman.

De heer Sadik Köksal (MR) (in het Frans).- *Op vier jaar tijd is het aantal meldingen van daklozen of drugsverslaafden in de stations van de MIVB sterk toegenomen, in 2022 zelfs met 70% tegenover 2021. Het probleem blijft niet beperkt tot de klassieke probleemstations als IJzer of Ribaucourt.*

In het station Schuman vind je zulke mensen dag en nacht in het ondergrondse gedeelte tussen het treinstation (NMBS) en het metrostation (MIVB), waarvan niet duidelijk is wie het precies beheert. Ik heb dat al gemeld bij de vzw Transit en zij heeft mij beloofd het door te geven aan de bevoegde autoriteiten. Ondertussen zijn er al twee keer mobiele teams gepasseerd om de mensen begeleiding aan te bieden, maar de eerste keer troffen die slechts een persoon aan en de tweede keer niemand.

Hebt u andere meldingen gekregen over Schuman? Wie beheert er de passage tussen het trein- en het metrostation? Vinden er gezamenlijke acties plaats met de politiezone

Brussel-Hoofdstad / Elsene en de spoorwegpolitie? Zijn daar veiligheidsagenten van de MIVB bij betrokken?

In januari zei u dat de MIVB geen contact had met de gemeenten over de drugsproblematiek. Geldt dat ook voor Schuman? Hoe verklaart u dat? Samenwerking met de gemeenten lijkt mij toch belangrijk.

Welke verenigingen naast de vzw Transit zijn nog actief in de metrostations?

¹¹⁷¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *De MIVB werkt al jaren samen met verenigingen die gespecialiseerd zijn in de opvang en begeleiding van verslaafde daklozen. Ook de veiligheidsagenten van de MIVB zijn daarbij betrokken.*

De laatste jaren neemt het fenomeen enorm toe. Daarom hebben we het platform Sublink uitgewerkt, dat gebaseerd is op een geïntegreerde benadering van welzijnszorg, medische zorgen en veiligheid, en waarbij de MIVB en de sociale organisaties erg nauw samenwerken. Sublink verenigt de MIVB, Samusocial, Project Lama, Diogènes, Transit en Bruss'help.

Een eerste proefproject ging van start in februari 2023. Daarbij kreeg een honderdtal mensen in een twaalfstal stations begeleiding. Onlangs werd het project uitgebreid tot het deel van het Zuidstation dat door de NMBS wordt beheerd.

De MIVB heeft ook een vergelijkende studie uitgevoerd met andere openbaarvervoersnetten die met dezelfde problematiek te maken krijgen. Geïnspireerd door het Parijse voorbeeld, hebben we de regering voorgesteld om een aantal opdrachten intern te organiseren en Sublink te versterken, zodat de daklozen in de stations dag en nacht gevolgd kunnen worden.

compétent pour le passage en question reliant la voie 4 de la gare au quai du métro ?

À l'instar d'Yser, des missions conjointes sont-elles organisées à Schuman avec la zone de police Bruxelles-Capitale / Ixelles et la police des chemins de fer ? Des agents de sécurité de la STIB sont-ils associés à ces missions ? Aussi, à quelles plages horaires sont-ils présents ?

Vous disiez en janvier dernier que la STIB n'avait pas de contact avec les autorités communales en matière de toxicomanie. Est-ce aussi le cas pour Schuman ? Pourquoi le niveau local est-il exclu ? Il me semble important de pouvoir travailler main dans la main avec les communes, qui sont concernées au premier plan.

Bien que la toxicomanie ne relève pas des compétences de la STIB, cette dernière mène différentes actions à son niveau en collaboration avec les forces de l'ordre, mais aussi avec les services et associations compétents. Hormis l'ASBL Transit, quelles autres associations effectuent-elles des maraudes dans les stations de métro ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La STIB collabore depuis de nombreuses années avec des associations spécialisées dans l'accueil et l'encadrement des personnes en errance et souffrant d'assuétude. Les agents de sécurité de la STIB participent également aux actions d'accompagnement des personnes en errance et sécurisent les stations avec la police locale ou fédérale.

Face à une augmentation significative du phénomène ces dernières années, la STIB, le ministre Maron et moi-même avons tiré la sonnette d'alarme à plusieurs reprises et averti les autorités. En effet, la sécurité et le confort des voyageurs sont cruciaux pour faire du transport public un succès ; garantir la sécurité des employés de la STIB est un prérequis. Par ailleurs, les toxicomanes en errance se mettent aussi parfois en danger.

C'est pourquoi nous avons lancé le projet pilote Sublink en privilégiant une approche intégrée, car seule une étroite et intense collaboration entre la STIB et les organisations sociales permettra de sortir de la situation très préoccupante observée dans certaines stations de métro.

Un premier projet pilote social-santé intégré a été mis sur pied en février 2023 au travers de Sublink. La plateforme Sublink réunit la STIB, le Samusocial, le Projet Lama, Diogènes et Transit et est accompagnée par Bruss'help. Cette coordination des moyens a permis d'accompagner une centaine de personnes dans une douzaine de stations de métro et de prémétro. L'intervention a récemment été étendue à la partie du ressort de la SNCB dans la gare du Midi.

Cette approche intégrée de l'assistance sociale, des soins médicaux et de la sécurité est la plus adéquate. Nous avons décidé d'élargir le dispositif Sublink pour garantir la sécurité

¹¹⁷³ *De regering heeft de MIVB extra budget toegekend voor de ontwikkeling van een tweeledige aanpak. Ten eerste komt er binnen de MIVB een team dat op zoek gaat naar daklozen die rondhangen in de stations, in samenwerking met de verenigingen. Dat team is dag en nacht actief en begeleidt de mensen in kwestie naar de opvangstructuren en de gespecialiseerde zorgverlening. Daarna worden de veiligheidsteams van de MIVB gevoelig uitgebreid, zodat die ook op de cruciale momenten, namelijk 's avonds en 's ochtends vroeg, actief kunnen zijn.*

De cel voor preventie en sociale samenhang van de MIVB werkt regelmatig samen met de preventiediensten en straathoekwerkers van onder meer Sint-Gillis, Elsene, Ukkel, Anderlecht, Sint-Jans-Molenbeek en Brussel-Stad. Ook de Brusselse politiezones zijn daarbij betrokken. In het kader van Sublink hebben we overlegd met de gemeenten waarin de belangrijkste probleemstations gelegen zijn.

Over het station Schuman kregen de verenigingen sinds januari 2023 drie meldingen, maar de oproepcentrale van de MIVB ontvangt er elke week wel een. Het gaat om een station dat zowel door de MIVB als door de NMBS wordt gebruikt, zodat ook Securail er actief is.

dans les gares et offrir aux personnes concernées les soins et l'orientation appropriés.

La STIB a également réalisé une étude comparative avec d'autres réseaux confrontés à la même problématique. À la suite du projet pilote Sublink et l'exemple parisien, nous avons proposé au gouvernement de renforcer le dispositif social et sécuritaire actuel par l'internalisation de certaines missions de manière à étendre les moyens d'encadrement et d'accompagnement de cette problématique. La STIB s'est inspirée du modèle parisien de la Régie autonome des transports parisiens, lequel a démarré en 1994. Cette approche renforce Sublink en vue de pouvoir suivre les personnes en errance dans les stations 7 jours sur 7, 24h sur 24.

Le gouvernement bruxellois vient d'accorder un budget supplémentaire à la STIB pour le développement de cette approche en deux volets.

Le premier volet, social, prévoit la mise en place d'une équipe interne à la STIB, chargée d'effectuer des maraudes en complément des actions déjà menées par les associations et en collaboration avec elles. Le travail effectué par les associations concernées est renforcé, dans une optique de complémentarité et de pérennisation du projet Sublink. Cette équipe opérationnelle 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 sur le réseau de transport public assurera l'encadrement et l'accompagnement des personnes fragilisées vers les structures d'accueil et de soins spécialisés. Elle s'occupera aussi du transport des bénéficiaires vers ces différents lieux.

Le second volet consiste en l'accroissement de 30 % des effectifs de patrouilleurs de la STIB. Leurs missions seront étendues aux périodes critiques pour les infrastructures de la STIB, c'est-à-dire en début et en fin de nuit.

La cellule de prévention et cohésion sociale de la STIB travaille régulièrement avec les services de prévention et les travailleurs de rue de plusieurs communes, dont celles de Saint-Gilles, Ixelles, Uccle, Anderlecht et Molenbeek-Saint-Jean, ainsi que de la Ville de Bruxelles. Des contacts ont été pris récemment avec la commune d'Auderghem. La réponse du 10 janvier 2023 parle de la collaboration entre la STIB et la police locale. Comme mentionné, cette collaboration se fait toujours avec la directrice-coordinatrice administrative, en présence de la police fédérale et des zones de police locale. L'approche est toujours coordonnée. Il n'y a pas de réunions uniquement avec la police locale et la STIB sur la question des drogues.

Par ailleurs, dans le cadre du projet Sublink, les autorités communales concernées par le projet, avec douze stations prioritaires, se sont rencontrées pour développer des liens et renforcer les partenariats afin d'assurer le suivi local des personnes présentes en station sur leur territoire spécifique.

En matière d'assuétudes et de réduction des risques, la STIB collabore avec les ASBL Transit, DUNE, le Projet Lama incluant les équipes Artha et Cover, et Modus Vivendi. De plus, la

1175 **De heer Sadik Köksal (MR)** (in het Frans).- *Het verheugt mij dat Sublink blijft bestaan en dat de MIVB extra middelen krijgt. Om welk bedrag gaat het?*

1175 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ongeveer 5 miljoen euro.*

1175 **De heer Sadik Köksal (MR)** (in het Frans).- *Dat is genoeg om daklozen en drugverslaafden te begeleiden en bovendien de veiligheid van de reizigers en het MIVB-personeel te garanderen.*

Ik hoop dat er een evaluatie komt waaruit blijkt dat de situatie dankzij die middelen aanzienlijk is verbeterd.

- Het incident is gesloten.

1183 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

1183 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1183 **betreffende de werken in de Vleurgat- en de Baljuwtunnel.**

1185 **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Bij een onderzoek werden in de Vleurgattunnel en de Baljuwtunnel sporen van corrosie in het dak vastgesteld. Daarop besliste Brussel Mobiliteit om de tunnels te ondersteunen.*

De werken verlopen in twee fasen. Volgens de pers zou de eerste lopen van 15 juli tot 20 juli 2023 en de tweede van 21 juli tot 28 augustus 2023. Op de website van Brussel Mobiliteit staan echter andere data. Wanneer vonden de werkzaamheden plaats?

plupart des ASBL travaillant avec les publics présents en station prennent toutes les personnes en suivi, qu'elles soient en situation de dépendance ou pas, étant donné que la plupart d'entre elles sont à multiples diagnostics. C'est le cas de Diogènes, Infirmiers de rue, Médecins du monde, New Samusocial et Maraudes de Bruxelles, avec qui la STIB collabore également.

Quant à la station Schuman, elle a fait l'objet de trois signalements vers les associations partenaires depuis janvier 2023, soit deux en février et un en mars. Depuis début 2023, le dispatching de la STIB a quant à lui enregistré un signalement par semaine en moyenne concernant la présence de toxicomanes dans la station. Schuman est une station mixte, exploitée par la STIB et la SNCB. Les agents de Securail mènent également des missions d'intervention de leur côté.

M. Sadik Köksal (MR).- Merci pour ces réponses très complètes. Je me réjouis d'apprendre que le projet Sublink sera étendu et que des moyens financiers supplémentaires ont été accordés à la STIB. À combien s'élèvent ces moyens ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Environ 5 millions d'euros.

M. Sadik Köksal (MR).- Ils permettront donc un suivi permanent. D'une part, il s'agit d'accompagner et de prendre en charge les personnes précarisées pour essayer de les sortir de la situation de précarité et de toxicomanie dans laquelle elles se trouvent. D'autre part, il s'agit d'assurer la sécurité des usagers et du personnel de la STIB.

J'espère que nous pourrions disposer d'une évaluation de ces politiques et que celle-ci montrera une nette amélioration de la situation grâce aux moyens qui seront débloqués.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

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

concernant les travaux dans les tunnels Vleurgat et Bailli.

M. David Weytsman (MR).- Les tunnels Vleurgat et Bailli font actuellement l'objet de travaux d'étanchonnement. Ceux-ci ont été décidés à la suite d'analyses ayant mis au jour un problème de corrosion au niveau de câbles insérés dans les toitures des deux tunnels. Afin d'éviter une éventuelle catastrophe, Bruxelles Mobilité a décidé de cette opération d'étanchonnement afin de renforcer la toiture des tunnels par l'intérieur.

Selon la presse, ces travaux de sécurisation sont divisés en deux phases. La première devait prendre place du 15 juin au 20 juillet 2023 ; la seconde du 21 juillet au 28 août 2023. Toutefois, j'ai

Bij uw aantreden besliste u overigens om bepaalde werkzaamheden uit te stellen om te besparen. U wijzigde het meerjareninvesteringsplan van uw voorganger Pascal Smet. Alles bij elkaar is er echter weinig bespaard en zijn sommige werken nu wel echt dringend geworden. De keuzes die u maakte, waren slecht voor de veiligheid en belemmeren de doorstroming van het verkeer.

eu accès à d'autres informations sur le site de Bruxelles Mobilité et j'aimerais donc connaître les dates exactes de ces travaux.

Par ailleurs, à votre entrée en fonction, je m'étais déjà étonné de votre décision politique de retarder certains travaux pour réaliser des économies. Vous avez ainsi forcé la main à Bruxelles Mobilité, modifiant le plan pluriannuel d'investissement (PPI) de Pascal Smet. En définitive, vous n'avez fait que peu d'économies - de mémoire, nous parlons de 30 millions d'euros - et avez lissé des travaux qui s'avèrent urgents aujourd'hui.

Par ailleurs, vous avez décidé de scinder les travaux, entre ceux à réaliser d'urgence, pour des raisons de sécurité, et les travaux de rénovation complète, qui sont retardés. Ce choix était particulièrement préoccupant sur le plan de la sécurité - force est d'ailleurs de constater qu'elle pose aujourd'hui des problèmes - mais votre décision a également eu impact sur la fluidité du trafic.

Les deux tunnels évoqués ici étaient en effet tous les deux considérés de priorité moyenne : pour Vleurgat, l'audit faisait état d'un pont présentant des défauts de moyenne importance touchant la sécurité des usagers et, dans la partie non visitable, d'un pont ayant des défauts cachés possibles. Pour Bailli étaient mentionnés un pont avec des défauts évolutifs touchant la structure portante et, pour la partie non visitable, un pont ayant des défauts cachés possibles.

Ces travaux étaient prévus, dans le PPI du gouvernement précédent, pour 2023. Il ne s'agissait pas de travaux de sécurisation, mais de travaux globaux. La réparation des bétons dégradés des plafonds des tunnels Bailli et Vleurgat était initialement prévue en 2022 et 2023. Tout cela, car vous souhaitiez faire des économies sur ces tunnels.

Les tunnels Bailli et Vleurgat seront donc réduits à une bande dans chaque sens jusqu'aux travaux de rénovation définitifs qui ne commencent pas qu'en 2028, soit dans cinq ans. Le confirmez-vous ?

Les conséquences, on le sait, sur les transports en commun et le trafic de surface seront néfastes. Cela aura un impact considérable pour le quartier, d'autant que la commune d'Ixelles a choisi de reporter une série d'aménagements prévus dans le cadre de sa maille Good Move.

Nous vous l'avons dit à plusieurs reprises, on peut avancer sur une réflexion de maille, pour autant que l'on puisse renvoyer une partie du trafic sur des axes du réseau auto plus, selon la hiérarchie des voiries. L'avenue Louise en faisant partie, elle devrait avoir la capacité d'absorber ce trafic, mais à cause de vos choix, ce n'est plus le cas.

Comment expliquer, alors que les risques sont connus depuis 2021 et ont été confirmés par une inspection en 2022, votre choix de reporter des travaux d'une telle importance ?

¹¹⁸⁷ *De Vleurgat- en de Baljuwtunnel kregen een vrij lage prioriteit. De reparatie van het aangetaste plafond was aanvankelijk gepland voor 2022 en 2023. Klopt het dat het verkeer tot de uiteindelijke renovatie, die in 2028 van start gaat, in beide rijrichtingen slechts over één rijstrook door de tunnels kan?*

De gevolgen voor het openbaar vervoer, het bovengrondse verkeer en de betrokken wijk zullen rampzalig zijn, zeker omdat de gemeente Elsene besliste om een reeks werkzaamheden in het kader van de verkeersluwe maas uit te stellen. Zo maakt de Louizalaan door de keuzes die u hebt gemaakt, niet langer deel uit van het autonetwerk plus, waar het verkeer naartoe kan worden geleid om elders een verkeersluwe wijk te creëren.

¹¹⁸⁹ *De risico's zijn sinds 2021 bekend. Waarom besliste u om dergelijke belangrijke werkzaamheden uit te stellen?*

Waarom moet het verkeer vijf jaar lang over één rijstrook?

¹¹⁹¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik volg het meerjareninvesteringsplan voor de tunnels, al zijn sommige termijnen gewijzigd. Zo wordt er alleen 's nachts gewerkt in de Troontunnel, waardoor de werkzaamheden langer duren. Zolang de Troontunnel niet klaar is, kunnen we niet aan andere tunnels beginnen te werken, want dat zou nefaste gevolgen voor het verkeer hebben.*

De enige werken die ik uitstel om te besparen, waren die aan de tunnel tussen de Kunstlaan en de Belliardstraat. Ze zullen starten in 2025 in plaats van in 2024.

Aangezien er decennialang niets is gedaan aan het onderhoud van de tunnels, zijn er vandaag aanzienlijke investeringen nodig. Tijdens de begrotingsbesprekingen moet de regering bepalen in welk tempo ze die doorvoert. Tot nu toe is echter het programma van het meerjareninvesteringsplan uitgevoerd.

Voor de werkzaamheden in de Vleurgat- en de Baljuwtunnel was een voorafgaand onderzoek nodig, waarbij bleek dat er een probleem was met de voorspankabels. Daarop nam Brussel Mobiliteit onmiddellijk maatregelen om de tunnels te ondersteunen. Dat bood de tijd om te onderzoeken hoe de schade het best wordt gerepareerd.

¹¹⁹³ *De start van de werken hangt af van de toewijzing van de opdrachten voor de studie en voor de werkzaamheden zelf. De termijnen zijn weliswaar lang, maar daardoor is het wel mogelijk om duurzame reparaties volgens de geldende normen uit te voeren.*

Voor de beveiligingswerkzaamheden van de voorbije zomer liet Brussel Mobiliteit in samenwerking met de wegbeheerder, de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen, de stad Brussel, de gemeente Elsene, de betrokken politiezones en de MIVB een diepgaande mobiliteitsstudie uitvoeren om de impact van de werken te beoordelen en te beperken. Op grond daarvan nam het maatregelen, waaronder uitgebreide communicatie, alsook bewegwijzering op de Ring en bij de toegangswegen naar het

Pourquoi la mise à une bande devrait-elle être maintenue pendant cinq ans ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous avons déjà discuté plusieurs fois du plan pluriannuel d'investissement (PPI) relatif aux tunnels et, comme chaque fois, je vous répète que nous le suivons.

Il est cependant vrai que quelques changements sont intervenus au niveau des délais. Par exemple, nous avons décidé de n'effectuer les travaux que de nuit pour le tunnel Trône, ce qui allonge les délais. Et l'on ne peut lancer un nouveau chantier tant que le précédent n'est pas terminé, sous peine de créer une situation ingérable au niveau du trafic routier.

La seule fois où nous avons décidé de postposer un chantier pour des raisons budgétaires - pour faire des économies -, c'est pour le tunnel entre l'avenue des Arts et la rue Belliard. Nous voulons démarrer le chantier en 2025 plutôt qu'en 2024, pour décaler le rythme.

Le coût des investissements du PPI relatif aux tunnels est en effet conséquent, car il faut rattraper des décennies d'inaction. Le rythme des investissements au niveau de la Région devra être calibré lors des débats budgétaires.

Toutefois, jusqu'à présent, nous avons appliqué le programme prévu dans le PPI initial, tout en expliquant les mises à jour au Parlement.

Les travaux de réparation des tunnels Bailli et Vleurgat nécessitaient une phase d'étude préalable afin de préciser le programme de réparation et de permettre la réalisation de travaux conformes aux règles d'usage et de bonne pratique. Des déficiences des câbles de précontrainte ont été relevées lors de cette opération. Sur cette base non prévisible, Bruxelles Mobilité a immédiatement procédé aux mesures nécessaires pour la sécurisation des toitures des tunnels par la pose d'un système de soutènement dans les pertuis. Ceci a permis de limiter au maximum les risques d'instabilité des structures et d'insécurité pour les usagers, le temps d'analyser et de préparer la mise en œuvre de la solution optimale pour réparer ces ouvrages.

Ainsi, le décalage de la réparation des toitures des tunnels Bailli et Vleurgat est directement lié aux délais nécessaires et légaux pour la rédaction et l'attribution du marché d'études, la réalisation de l'étude de réparation, et la rédaction et l'attribution du marché de travaux.

La rédaction du marché d'études a été lancée afin de permettre une attribution et un démarrage dans les meilleurs délais. Le calendrier prend en compte les délais réglementaires, qui sont, certes, longs, mais permettent l'exécution d'études qualitatives en vue d'une réparation des toitures pérenne et conforme aux normes en vigueur.

Pour les travaux de sécurisation de cet été, Bruxelles Mobilité a réalisé une étude de mobilité approfondie en amont des travaux

gewest. De capaciteit van de tunnels werd zelfs met slechts één rijstrook per rijrichting als voldoende beoordeeld.

De MIVB was bij de voorbereidende fase betrokken om de gevolgen van de werkzaamheden op haar netwerk zo veel mogelijk te beperken. Aangezien de reïssnelheid van de voertuigen niet wordt beïnvloed, waren geen specifieke maatregelen nodig.

de sécurisation des toitures, en étroite collaboration avec le gestionnaire de voirie régional, la commission de coordination des chantiers, la Ville de Bruxelles, la commune d'Ixelles, les zones de polices concernées et la STIB, afin d'évaluer et de limiter l'impact des travaux. L'analyse des conséquences des phases du chantier et de l'exploitation des tunnels a été réalisée sur la base de comptages dans les tunnels et en surface. Elle inclut l'évaluation des capacités de ces ouvrages avant et après travaux et une modélisation des flux de trafic intégrant les contraintes des travaux et du contrat local de mobilité Flagey.

Sur la base des résultats de cette étude, des mesures ont été prises, telles qu'une communication importante aux niveaux régional et pararégional et une présignalisation sur le ring et aux entrées de la Région à l'aide de plusieurs dizaines de panneaux à message variable. La capacité des tunnels, même réduits à une bande de circulation, ayant été évaluée suffisante pour permettre d'absorber les flux de circulation automobile même aux heures de pointe, les configurations des voiries de surface n'ont pas été modifiées.

La STIB a été consultée et intégrée à la phase de préparation afin de limiter l'impact des travaux sur son réseau au maximum. Les analyses n'ont pas souligné la nécessité de mesures spécifiques, la vitesse commerciale des véhicules n'étant pas affectée. La STIB n'a pas relevé d'impact sur le bon fonctionnement des lignes de trams 8 et 93 dans l'avenue Louise. Les seuls problèmes potentiels se situaient au niveau de la traversée à la hauteur de la rue du Bailli, mais la STIB n'a pas constaté de situation préoccupante par rapport à ce chantier. Des mesures de circulation supplémentaires ne sont donc pas nécessaires.

¹¹⁹⁵ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *U wijzigde een door een bijzondere commissie goedgekeurd meerjareninvesteringsplan.*

M. David Weytsman (MR).- Lorsque vous avez pris vos fonctions, Madame la Ministre, vous avez décidé de modifier un plan pluriannuel d'investissement (PPI) qui bénéficiait du soutien d'une commission spéciale.

¹¹⁹⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Dat heb ik niet gedaan. Waarom blijft u dat beweren?*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je rappelle que le PPI n'a pas été modifié. Je ne comprends donc pas pourquoi vous le répétez sans cesse.

¹¹⁹⁵ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Klopt het soms niet dat de werken aan de Baljuw- en de Vleurgattunnel oorspronkelijk in 2022 en 2023 klaar moesten zijn?*

M. David Weytsman (MR).- Dans ce cas, je vous repose la question : est-il exact que la fin des travaux dans les tunnels Bailli et Vleurgat était initialement prévue en 2022 et 2023 ?

Uw beleidskeuzes hadden heel wat gevolgen. Zo liepen de werkzaamheden vertraging op en moet het gewest dringende beveiligingswerken uitvoeren, waarvan de kosten bovenop de over vijf jaar geplande renovaties komen.

Vos choix politiques ont eu plusieurs conséquences. Non seulement, les travaux ont été retardés, mais la Région bruxelloise est aujourd'hui contrainte de revoir son financement à la hausse. En effet, nous sommes aujourd'hui obligés de réaliser en urgence des travaux de sécurisation, alors qu'une rénovation complète est prévue dans cinq ans.

U zegt dat de beperking tot één rijstrook gedurende vijf jaar geen gevolgen heeft voor de doorstroming van het verkeer. Ik zou graag weten op basis van welke studie u dat beweert. Er doen zich wel degelijk vaker files voor.

Vous affirmez, par ailleurs, que la mise à une bande pendant plusieurs années n'aura pas d'impact sur la fluidité du trafic sur l'axe concerné. J'aimerais prendre connaissance de l'analyse à laquelle vous faites allusion, parce que je ne l'ai jamais vue et qu'elle ne semble pas corroborer l'expérience des Bruxellois et des navetteurs qui, depuis la mise à une bande, sont davantage

¹²⁰⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik werkte het meerjareninvesteringsplan bij zonder het te wijzigen, met als doel de vorderingen duidelijk te maken. Tegelijkertijd vroeg ik Brussel Mobiliteit om een methode uit te werken waarmee kan worden bepaald wanneer een tunnel aan vernieuwing toe is. Ik voer het meerjareninvesteringsplan echter wel degelijk verder uit.*

Om de veiligheid te garanderen, waren er dringende werken nodig, waardoor het verkeer tot één rijstrook in elke rijrichting moest worden beperkt. Ik doe er alles aan om de renovatie zo snel mogelijk te laten starten.

¹²⁰⁷ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *U bevestigt mijn kritiek: doordat u het meerjareninvesteringsplan liet bijwerken, gaan de meeste werken vijf jaar later van start dan oorspronkelijk gepland. Volgens mij hebt u dus de facto een nieuw meerjareninvesteringsplan ingevoerd. Ik vind dat een slechte zaak. Het veroorzaakt niet alleen veiligheidsproblemen, maar ook verkeersproblemen.*

Kunt u mij de studie bezorgen waaruit moet blijken dat de beperking tot één rijstrook geen gevolgen heeft voor de doorstroming van het verkeer?

- Het incident is gesloten.

¹²¹¹ **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

¹²¹¹ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

¹²¹¹ **betreffende de eigen inkomsten van de MIVB en het toekomstig beheerscontract.**

¹²¹³ **De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)** (in het Frans).- *De eigen inkomsten van de MIVB zouden tussen 2019 en 2022 gedaald zijn van 45 naar 25%. In diezelfde periode is de dotatie van de MIVB gestegen met 19%. Met het nieuwe*

confrontés à des embouteillages sur l'avenue Louise. Pouvez-vous nous confirmer que la mise à une bande est prévue jusqu'en 2028 ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous avons fait une mise à jour du PPI sans pour autant le modifier. Le but était de montrer où nous en étions à ce niveau et dans ces conditions. En parallèle, nous avons demandé à Bruxelles Mobilité de déterminer les moyens de connaître quand un tunnel arrive en fin de vie et l'impact que cela aura. Nous continuons toutefois à mettre en œuvre le plan.

Le chantier actuel concerne des travaux d'urgence, car nous avons des craintes en matière de sécurité. Pour stabiliser la situation, nous avons dû ramener la circulation à une seule bande. La prise de mesures d'urgence s'impose parfois et repose toujours sur une évaluation des risques réalisée sur place. Nous avons accordé une attention particulière à la sécurité de ces tunnels et nous mettons tout en œuvre pour que cahiers des charges et autres études soient finalisés au plus vite afin de pouvoir procéder à leur rénovation, initialement prévue plus tard. Entre-temps, les structures assurant la stabilité de ces tunnels doivent être maintenues en place.

M. David Weytsman (MR).- Nous disons la même chose. La mise à jour du PPI a eu pour conséquence de reporter de cinq ans la plupart des travaux. Vous avez remis à 2028 les travaux initialement prévus pour 2022-2023 dans ces deux tunnels.

Je considère ce report comme un nouveau PPI qui, selon moi, est une erreur. D'une part, il nous expose à des problèmes de sécurité que nous n'aurions pas rencontrés si les travaux avaient été réalisés en 2022. D'autre part, il affecte la fluidité du trafic sur l'avenue Louise.

Selon vous, il ressort d'une étude que la mise à une bande pendant cinq ans n'aura pas de conséquence sur la fluidité. Puis-je disposer de cette étude ?

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER

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

concernant les recettes propres de la STIB et le futur contrat de gestion.

M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).- Nous apprenons que le taux de couverture des dépenses de la STIB par ses recettes propres a chuté de 45 à 25 % entre 2019 et 2022. La dotation de la STIB a augmenté de 19 % sur cette même période, atteignant aujourd'hui plus de 1 milliard d'euros.

beheerscontract in het vooruitzicht is dat een zorgwekkende vaststelling.

De inkomsten van de MIVB mogen niet louter van subsidies afhangen. Financiële stabiliteit verschaft de MIVB meer zekerheid.

Welke financieringsmechanismen worden er momenteel besproken? Zijn de dalende inkomsten enkel te wijten aan de epidemie en de gratis abonnementen voor bepaalde categorieën reizigers, of zijn er andere oorzaken?

Wat zijn de sleutelementen in het toekomstige beheerscontract? Wanneer wordt dat contract afgesloten? Zullen de tarieven geïndexeerd worden?

¹²¹⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De inkomsten van de MIVB uit de ticket- en abonnementenverkoop zijn inderdaad gedaald door de coronacrisis. Ondertussen stijgt het aantal reizigers opnieuw. De inkomsten zouden in 2024 wel eens hoger kunnen liggen dan voor de coronacrisis.*

Dat die inhaalbeweging vijf jaar duurt, kan toegeschreven worden aan veranderde gewoonten, zoals telewerk en andere vervoerswijzen. Aan de uitbreiding van de voorkeurstarieven zal het niet liggen, want het gewest neemt die uitgaven voor zijn rekening.

De regering compenseert elk jaar het verlies van inkomsten door de voorkeurstarieven. Dat was al zo tijdens de vorige regeerperiode, en sindsdien is die compensatie elk jaar gestegen, in 2022 door het voorkeurtarief voor jongeren en dit jaar door de verdere verlaging van het voorkeurtarief voor 65-plussers.

Cette nouvelle - même si elle peut s'expliquer en partie par l'épidémie de Covid-19, la gratuité pour les plus de 65 ans ou encore l'augmentation des prix de l'énergie et des salaires - reste interpellante, et ce, alors que nous sommes à quelques mois d'un nouveau contrat de gestion.

Une indépendance financière partielle de la STIB nous semble être un élément important afin que cette entreprise ne dépende pas uniquement de subsides octroyés en fonction du bon vouloir du monde politique. Vous reconnaissez, Madame la Ministre, qu'un mécanisme de financement stable est important afin d'offrir à la STIB une certaine prévisibilité.

Quels sont les mécanismes actuellement en discussion ? Comment seraient-ils financés ? La chute des recettes propres est-elle seulement due à l'épidémie et aux mesures de gratuité ? Dans la négative, quelles sont les autres raisons de l'écart entre les recettes et les dépenses ?

Quels sont les points clés du nouveau contrat de gestion qui doit être signé en 2024 #? À quelle date doit-il être signé ? Quel est le calendrier fixé avec la STIB ? Une indexation des tarifs, gelés depuis 2014, est-elle à l'ordre du jour ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les recettes directes de la STIB, par la vente de billets et d'abonnements, ont effectivement chuté très fortement en 2020, à savoir jusque 34 %, soit 72 millions d'euros, en raison de la pandémie du Covid-19. Toutefois, on constate depuis lors une augmentation régulière du nombre de voyageurs qui se rapproche de la période d'avant le Covid-19. Les recettes pourraient ainsi dépasser les niveaux d'avant la crise sanitaire, pour la première fois, en 2024.

Les changements d'habitude après la pandémie, que ce soit le télétravail ou les autres modes de déplacement, jouent vraisemblablement un rôle important dans le fait qu'il faudra cinq ans pour que les recettes directes atteignent à nouveau le niveau de 2019. À cet égard, la récente extension des tarifs préférentiels n'est certainement pas le facteur dominant, car ils sont entièrement compensés par la Région. La dotation spéciale accordée à la STIB à cet effet a été augmentée de 14 millions d'euros entre 2019 et 2022.

Chaque année, le gouvernement compense le manque à gagner pour la STIB dû aux tarifs préférentiels. C'était déjà le cas avant cette législature pour les tarifs seniors 65+, les bénéficiaires d'intervention majorée, etc. En 2019, au début de la législature, cette compensation récurrente était de 60,6 millions d'euros par an. Elle a ensuite augmenté pour atteindre un montant récurrent de 74,5 millions d'euros par an en 2022, principalement à cause de l'introduction du tarif destiné aux jeunes en 2022. La différence était de 14 millions d'euros par an. Cette compensation augmentera encore de quelques millions en 2023 - les chiffres précis ne sont pas encore disponibles - à cause du renforcement des tarifs réduits pour les personnes de plus de 65 ans. Le gouvernement a en effet décidé de les réduire davantage, jusqu'à 12 euros par an. Le taux de couverture des coûts est

¹²¹⁷ *Gezien de hogere investeringen en de lagere rechtstreekse inkomsten door de coronacrisis daalde het dekkingspercentage van de kosten zeer sterk. In 2023 en 2024 zou het kostendekkingspercentage zich echter naar verwachting stabiliseren.*

De regering streeft naar een stabiele en voorspelbare financiering van de MIVB. Daarom compenseert ze de dalende inkomsten. Het nieuwe beheerscontract, dat dit jaar nog wordt afgerond, voorziet in de automatische indexering van de tarieven en van de compensaties voor de MIVB.

In vergelijking met andere Europese landen doet de MIVB het goed: de maatschappij ziet het aantal reizigers in de postcoronatijd weer stijgen.

¹²¹⁹ **De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)** (in het Frans).- *U hebt niet geantwoord over het tijdschema van het beheerscontract.*

¹²¹⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het ligt momenteel ter tafel, maar ik kan geen precieze datum geven.*

- Het incident is gesloten.

¹²²⁵ **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

¹²²⁵ **aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,**

¹²²⁵ **betreffende de verloedering rond bouwplaatsen, meer bepaald aan de Naamsepoort.**

¹²²⁷ **Mevrouw de voorzitter.-** Minister Elke Van den Brandt zal antwoorden op de vraag.

¹²²⁷ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *De Naamsepoort is na de Nieuwstraat de belangrijkste winkelstraat van het gewest. De wijk wordt evenwel dagelijks geteisterd door sluikstorten en zwerfvuil op de trottoirs en in de groene ruimten.*

le rapport entre les recettes directes et le total des dépenses de fonctionnement.

Comme l'offre de transport de la STIB s'est développée de manière très ambitieuse sous la présente législature - cela se traduit logiquement par une très forte augmentation des investissements - et que les recettes directes ont diminué avec la crise du Covid-19, le ratio de couverture des coûts a fortement chuté après 2019. Toutefois, en raison de la tendance à la hausse des recettes directes, la stabilisation du taux de couverture des coûts en 2023 et 2024 est conforme aux attentes.

Le gouvernement régional estime que le cadre de financement global de la STIB doit être stable et prévisible. C'est pourquoi il a toujours compensé les baisses de ses recettes et l'extension de ses tarifs préférentiels. Dans le nouveau contrat de gestion de la STIB, en cours de discussion, il est prévu d'inscrire le principe d'indexation automatique des tarifs ou d'indemnisation de la STIB. Ces points seront discutés dans le cadre des débats budgétaires. Il est prévu que le nouveau contrat de gestion de la STIB sera bouclé cette année encore. Cela signifie que la STIB pourrait, dès septembre, indexer ses tarifs.

Bien entendu, l'essentiel est le retour des voyageurs et la reprise du rythme après la crise du Covid-19. En comparaison avec d'autres pays européens, la STIB obtient de bons résultats.

M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).- Je ne pense pas que vous m'ayez répondu sur le calendrier du contrat de gestion.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il est actuellement sur la table du gouvernement. Le but est évidemment de clôturer cette discussion, mais je ne peux vous donner une date précise.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,

concernant la malpropreté aux abords des chantiers, en particulier à la porte de Namur.

Mme la présidente.- La ministre Elke Van den Brandt répondra à la question.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- La porte de Namur, située dans le nord d'Ixelles, est un quartier dynamique et multiculturel du haut de la ville. Le quartier de la chaussée d'Ixelles est réputé pour ses nombreux commerces, cinémas, théâtres, cafés et restaurants. Cette chaussée est la deuxième

Daarbovenop komen de vele bouwplaatsen. Daardoor weten we vaak niet of het achtergelaten afval afkomstig is van handelaars, bewoners of passanten. Die situatie is deels te wijten aan de grijze zones in de verdeling van de bevoegdheden van openbare netheid tussen de gemeente en het gewest. De overheid moet dringend de levenskwaliteit in de wijk bevorderen.

Waarom ligt de wijk er voortdurend zo verloederd bij?

Mijn vraag was bestemd voor uw collega belast met Netheid, maar ze werd naar deze commissie doorgestuurd.

¹²²⁹ *Bestaat er een afvalplan voor de wijk? Welke maatregelen hebt u genomen? Denkt u aan een proefproject met containers of nieuwe technologieën om het afval van de handelaars op te halen?*

Werd er een Public Area Manager voor de zone aangesteld?

Wie is verantwoordelijk voor de bouwplaatsen en hun omgeving? Hoe verloopt de samenwerking als een bouwplaats overlast veroorzaakt in de openbare ruimte?

Hoeveel controleurs van bouwplaatsen zijn er momenteel actief in het gewest?

Kampt Net Brussel niet met een belangenconflict? Het beheert het afval van de handelszaken op de gewestwegen en tegelijkertijd moet het op diezelfde wegen controleren.

Hoeveel boetes heeft Net Brussel in 2023 uitgeschreven in deze wijk?

artère commerciale la plus fréquentée de la Région bruxelloise, après la rue Neuve.

Cependant, derrière cette vitalité se cache un problème tenace de malpropreté. Le quartier de la porte de Namur est régulièrement envahi par des dépôts clandestins et de déchets qui jonchent les trottoirs et espaces verts environnants. Il ne se passe pratiquement pas un jour sans que ce lieu ne soit affecté par cette problématique, faisant véritablement de cet endroit un point noir de la malpropreté dans la capitale.

S'ajoutent à cela de nombreux chantiers qui concentrent les dépôts en tous genres. Cette situation rend parfois difficile la détermination de la source des déchets : s'agit-il de commerçants, de clients, de visiteurs ou de riverains ?

La complexité de la situation découle en partie de la répartition pas toujours claire des responsabilités entre les différents acteurs impliqués, notamment les communes et la Région, ce qui engendre des zones grises quant à la gestion de la propreté. Et que dire quand des chantiers viennent s'y greffer durant de très longues périodes !

Quoi qu'il en soit, le constat est accablant et il est essentiel d'y remédier. Il importe que les autorités prennent des mesures pour résoudre ce problème persistant et améliorer la qualité de vie dans ce quartier emblématique de la capitale.

Quelles sont les raisons de la malpropreté persistante dans ce quartier ? J'avais adressé ma question à votre collègue chargé de la Propreté, mais elle a été renvoyée dans cette commission.

Existe-t-il un plan global visant à réduire l'accumulation de déchets dans ce quartier ? Quelles mesures avez-vous prises pour résoudre ce problème récurrent ? Avez-vous des plans spécifiques pour la mise en place de conteneurs ou d'autres technologies innovantes pour améliorer la collecte des déchets, et notamment des déchets commerciaux, dans cette zone ? Un projet pilote est-il envisagé ? Si non, pourquoi ?

Un manager public a-t-il été désigné pour cette zone ? Si oui, depuis quand, quel est son rôle exact et comment coordonne-t-il les interventions de chacun ?

Qui est responsable sur le chantier et aux abords du chantier ? Comment se passe la collaboration dans le cadre d'un chantier qui a de fortes répercussions négatives sur l'espace public en cas de problèmes de propreté (plaintes, contrôle, sanctions...) ?

Le contrôleur de chantier est également responsable. Combien de ces contrôleurs sont-ils actifs sur le territoire régional en ce moment ?

Bruxelles Propreté ne se trouve-t-elle pas en situation de conflit d'intérêts lorsqu'elle assume le rôle d'opérateur de propreté sur les grandes voiries régionales, impliquant des interactions avec des commerçants et des propriétaires privés pour la gestion de

¹²³¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik ben al even verbaasd als u dat uw vraag in deze commissie is beland. Ik geef u de informatie van minister Maron door.*

De Naamsepoort is naast een handelswijk ook een woonwijk en heeft een metrostation. Door al die functies is het een van de drukst bezochte wijken in Brussel en dat heeft gevolgen op de netheid van de wijk, zeker bij mooi weer. Net Brussel bevestigt die vaststelling.

De huidige middelen voor het afvalbeheer sporen met de uitdagingen die zich in de wijk stellen. Elke dag worden de wegen schoongemaakt en de vuilnisbakken geleidigd.

Verskillende factoren verklaren het vele afval in de wijk. De voorbijgangers leggen weinig burgerzin aan de dag, sommige handelaars sluiten geen contract af voor hun afval, en de publieke spelers werken onvoldoende samen.

Iedereen kan achtergelaten afval melden met de app Fix My Street, maar dat kan ook rechtstreeks aan de gemeenten of aan Net Brussel.

Het project Public Area Manager (PAM) van minister Maron wil de coördinatie tussen de verschillende diensten verbeteren en actieplannen opstellen voor probleemwijken, maar op dit moment maakt de Naamsepoort daar nog geen deel van uit.

Samen met de gemeente en de politiezone heeft Net Brussel afgelopen augustus een grootschalige schoonmaakactie georganiseerd in de Gulden-Vlieslaan. In de gemeente Elsene werden 92 processen-verbaal opgesteld in 2021, 142 in 2022 en 92 tot nu toe in 2023. Daar komen de cijfers tijdens de schoonmaakactie nog bovenop.

leurs déchets, tout en exerçant simultanément une responsabilité de contrôle de l'état de propreté des mêmes voiries ?

Combien de dossiers de la cellule Recherche et verbalisation ont été ouverts à Bruxelles Propreté concernant cette zone et combien d'amendes ont été constatées en 2023 ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Comme vous, je suis étonnée que cette question atterrisse en commission de la Mobilité - d'autant que le ministre Maron répond presque chaque semaine aux questions parlementaires. Ma réponse reprend donc surtout les données qu'il m'a fournies.

Comme vous le savez, le quartier de la porte de Namur est à la fois commercial et résidentiel, et comporte une station de métro. C'est l'un des lieux les plus fréquentés de la capitale, par son côté central et ses offres culturelle, commerciale et de services. Cette forte fréquentation exerce une pression importante sur la propreté du lieu, avec des pics par beau temps. Ce constat est confirmé par les équipes de Bruxelles Propreté.

Mon collègue chargé de la propreté, le ministre Maron, souligne que les moyens actuellement alloués sur cette zone pour la gestion de la propreté sont à la hauteur des spécificités et des enjeux du quartier. Le nettoyage de la voirie et la vidange des corbeilles ont donc lieu de manière quotidienne.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer des situations de malpropreté dans certaines zones, comme un manque flagrant de civisme de la part des usagers de l'espace public, des commerces ne possédant pas de contrats pour la gestion de leurs déchets commerciaux et participant ainsi à l'apparition de dépôts clandestins, ou encore un manque de concertation et de coordination entre des acteurs publics.

Au demeurant, toute personne constatant une situation de malpropreté sur l'espace public peut le signaler via l'application Fix My Street ou en contactant par courriel ou téléphone les services de Bruxelles Propreté ou des communes.

Le projet de « manager public de zone » lancé par le ministre Maron vise à améliorer la coordination des acteurs et à établir des plans d'action sur des zones emblématiques mais problématiques, telles que la place Liedts, le quartier Nord, la place Eugène Flagey et le Mont des Arts. À l'heure actuelle, la zone de la porte de Namur n'est donc pas incluse dans le projet.

Néanmoins, Bruxelles Propreté a mobilisé la commune d'Ixelles et la zone de police afin d'organiser, en août dernier, une action de nettoyage de grande ampleur et de répression des incivilités en matière de propreté au niveau de l'avenue de la Toison d'Or, à quelques mètres de la porte de Namur. Sur le territoire de la commune d'Ixelles, 92 procès-verbaux ont été établis en 2021, 142 en 2022 et 92 à ce jour en 2023. Il convient d'y ajouter les chiffres découlant des actions réalisées par la commune et la zone de police.

¹²³⁵ *Net Brussel schenkt extra aandacht aan zones waar bouwplaatsen de afvalophaling verstoren en staat in voor de netheid in de omgeving van de bouwplaats. Het afvalbeheer valt echter onder de verantwoordelijkheid van de bouwplaats zelf, net als het vuil dat de werfmachines veroorzaken op en om de bouwplaats.*

Het enige gewestelijke project op dit moment zijn de werkzaamheden van Brussel Mobiliteit aan de tunnels, maar die veroorzaken weinig hinder bovengronds. De bouwplaats aan de Bolwerksquare, een privéproject, heeft daarentegen wel een grote impact op de omgeving van de Naamsepoort. De netheid daar is een verantwoordelijkheid van de aannemer.

De coördinatie van alle betrokken partijen is opgenomen in clean.brussels, de strategie voor stedelijke netheid die voor elke nieuwe bouwplaats voorziet in de ontwikkeling van een actieplan voor de netheid.

Net Brussel is niet verwickeld in een belangenconflict. De controles versterken net de rol van verantwoordelijke uitvoerder. Naast de gemeentelijke diensten schrijven 24 beëdigde beampten van Net Brussel boetes uit op basis van het Wetboek van Inspectie, Preventie, Vaststelling en Bestrafing van Milieumisdrijven, en Milieuaansprakelijkheid.

¹²³⁷ *Zwarte punten, waar Net Brussel vaststelt dat de regels van de afvalophaling niet worden nageleefd, worden wekelijks gecontroleerd.*

Net Brussel heeft zes juristen die de dossiers behandelen en de processen-verbaal opvolgen. De controle op de ophaalovereenkomsten voor niet-huishoudelijk afval is een bevoegdheid van de gemeenten, de politie en Leefmilieu Brussel.

De aard van de inbreuken is zeer verscheiden, gaande van peuken en verpakkingen op de openbare weg tot frauduleuze afvalophaling en gevaarlijk zwerfvuil.

Les équipes de Bruxelles Propreté apportent une attention particulière aux zones où un chantier perturbe la gestion des collectes des déchets. La gestion de la propreté y incombe au responsable du chantier lui-même, Bruxelles Propreté n'intervenant que pour assurer la propreté des abords. Cependant, les salissures émanant des engins de chantier - camions, boue... - sont du ressort de l'entrepreneur, tant dans la zone de chantier qu'aux abords.

Pour l'instant, Bruxelles Mobilité n'a en cours, dans la zone, que le chantier des tunnels, qui affecte très peu l'espace public en surface. Les gestionnaires de chantiers régionaux ont des contacts étroits avec les services de Bruxelles Propreté pour la collecte des déchets, mais également en amont, lors des discussions relatives à l'étude des projets.

Le chantier privé du square du Bastion touche de manière importante les usagers de la station Porte de Namur. La propreté y incombe à l'entrepreneur.

La mise en place de la coordination entre acteurs répond à la mesure 23 de la stratégie de propreté clean.brussels, qui prévoit « le développement d'un plan d'action spécifique pour chaque nouveau chantier conséquent en Région de Bruxelles-Capitale afin d'assurer, le temps des travaux, la bonne gestion et collecte des déchets ménagers et non ménagers ainsi que la propreté des voiries ».

Concernant votre question sur un potentiel conflit d'intérêts pour Bruxelles Propreté, je vous confirme qu'il n'y a pas d'opposition d'intérêts, le contrôle renforçant plutôt son rôle d'opérateur responsable. En sus des services communaux chargés du contrôle et de la répression, le service recherche et verbalisation de Bruxelles Propreté dispose de 24 agents assermentés chargés de la répression des infractions, sur la base du Code de l'inspection, la prévention, la constatation et la répression des infractions en matière d'environnement et de la responsabilité environnementale.

Actuellement, des contrôles spécifiques sont organisés chaque semaine au niveau des points noirs, c'est-à-dire dans les rues ou les quartiers dans lesquels les services opérationnels constatent un non-respect systématique de ces obligations, notamment dans le cadre de la réforme des collectes.

Le service comporte également six juristes ou criminologues qui traitent les dossiers et assurent le suivi des procès-verbaux, des enquêtes et des auditions à réaliser. Plus spécifiquement, au sujet du contrôle de l'existence d'un contrat d'enlèvement pour les déchets non-ménagers et donc commerciaux, je vous informe que cette compétence n'est pas du ressort de Bruxelles Propreté, puisqu'elle offre un service commercial. Elle relève des communes, de la police et de Bruxelles Environnement.

Concernant le contrôle et la verbalisation, la nature des infractions est très diverse, allant d'un jet de mégot ou d'emballage alimentaire à des dossiers de collecte frauduleuse de déchets contre rémunération, d'importation ou d'exportation

¹²³⁹ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- Al in 2018 stelde ik uw voorganger een vraag over dit onderwerp. De Naamsepoort lag toen al bezaaid met afval van voorbijgangers, maar ook van de bouwplaats. De toenmalige minister van Mobiliteit beweerde dat het probleem was opgelost.

Behalve tegen vervuulende burgers moeten we ook streng optreden tegen de beheerders en controleurs van de bouwplaatsen. De omwonenden en voorbijgangers hebben al genoeg te stellen met die langdurige en hinderlijke bouwprojecten; de vuiligheid moeten ze er niet nog eens bovenop krijgen.

Er moesten zes controleurs komen voor het hele gewest, wat op zich erg weinig is. Zijn die zes op dit moment beschikbaar?

Controleert de politie ook bouwplaatsen?

¹²⁴¹ *De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen kan ook een rol spelen. Ook zouden er vormingen komen voor wie een bouwplaats opzet. Is daar werk van gemaakt?*

¹²⁴¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- Uw bijkomende vragen zijn algemener en gaan over controles, coördinatie enzoverder. Die kunnen het onderwerp van een later debat zijn.

illégal de déchets, ou encore de dépôts sauvages de déchets encombrants ou dangereux.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le 15 juin 2018, constatant que certains chantiers en voirie dans notre Région étaient particulièrement sales, j'interpellais déjà votre prédécesseur. Certaines scènes étaient inadmissibles, notamment au chantier de la porte de Namur, en plein milieu d'une zone commerciale et touristique.

On pouvait y voir des amas d'ordures, des sacs-poubelles, des caisses laissées à l'abandon, des dépôts clandestins et des monceaux de cigarettes. Tout cela sans compter la crasse, non pas émise par des citoyens pollueurs, mais du chantier lui-même. Le ministre de la Mobilité de l'époque m'avait alors répondu qu'il s'agissait plutôt d'incivilités et de problèmes de collectes de déchets, et que le souci était résolu. Il semble pourtant que ce ne soit pas le cas !

Au-delà de la responsabilité première de personnes qui commettent des incivilités en passant le long des chantiers, il convient de se montrer extrêmement exigeant, tant au niveau des gestionnaires des chantiers qu'au niveau des contrôleurs des chantiers. D'autant que ces chantiers sont très mal vécus par les riverains et les visiteurs. À la durée et aux nuisances intrinsèques au chantier, il ne faut pas ajouter les désagréments de la malpropreté.

On sait qu'il y a un problème au niveau des contrôleurs de chantier à qui incombe le contrôle de la propreté liée à ces chantiers. Vous deviez en proposer six à l'échelle du territoire, ce qui paraissait déjà très peu. Y en a-t-il au moins six qui sont aujourd'hui susceptibles d'effectuer les contrôles ?

Dans l'ordonnance « Chantiers » de 2018, il était question que la surveillance des chantiers soit aussi opérée par des policiers. Est-ce le cas aujourd'hui ?

La commission de coordination des chantiers peut également attirer l'attention sur la malpropreté de ce site. De plus, des formations étaient prévues pour les impétrants.

Toutes ces mesures ont-elles été mises en œuvre, pour qu'enfin des quartiers bruxellois comme celui de la porte de Namur ne constituent plus un point noir ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous avons surtout travaillé sur la propreté et le chantier. La question supplémentaire que vous posez concerne le nombre de contrôleurs, les policiers, la coordination des chantiers, les formations, etc. Elle est donc plus générale. Cela fait beaucoup de questions, et celles-ci devraient faire l'objet d'un débat ultérieur. Je pense avoir répondu récemment à une question parlementaire écrite à ce sujet, mais je ne peux pas citer la réponse de mémoire.

1241 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Het voorbeeld van de Naamsepoort illustreert een groter probleem met bouwplaatsen in het algemeen.*

1241 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Om uw specifieke vragen te kunnen beantwoorden, moet ik over informatie beschikken die ik niet bij de hand heb.*

1241 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Prima, maar ik wil nu al weten of er een probleem is met het aantal controleurs.*

1241 **Mevrouw de voorzitter.**- Die vraag werd beantwoord en bovendien hebt u recht op slechts één bijkomende vraag.

1241 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Ik herformuleer mijn vraag: hoeveel controleurs zijn er?*

1241 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik kan geen exact cijfer geven, maar ik kan wel vertellen dat we werken aan betere controles.*

1241 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Zonder resultaat.*

- *Het incident is gesloten.*

1259 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN**

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

1259 **betreffende de toekomstige 'Green Deal Inclusive Carsharing' die het gebruik van deelauto's moet aanmoedigen.**

1261 **De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans).- *Met de Green Deal Inclusive Carsharing wilt u Brusselaars stimuleren om meer deelauto's te gebruiken. Eind 2022 maakte meer dan 5% van de Brusselse gezinnen gebruik van een autodeelsysteem. Het gaat om 50.178 gebruikers, of 47% meer dan een jaar eerder.*

De Green Deal Inclusive Carsharing loopt van 2024 tot eind 2026 en verenigt deskundigen uit uiteenlopende domeinen.

In juni 2023 deed Leefmilieu Brussel een projectoproep voor potentiële intekenaars. Er is een bedrag van 400.000 euro

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je prenais l'exemple de la porte de Namur simplement pour illustrer toutes ces questions. Mais, en réalité, celles-ci sont beaucoup plus générales et concernent le contrôle des chantiers sur tout le territoire.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Vous me demandez combien de contrôleurs sont actuellement actifs. Le chiffre est important, mais il ne faisait pas l'objet de votre question. Pour pouvoir répondre à cette question spécifique, je dois disposer d'informations actualisées. Cette actualisation est en cours. Vos questions méritent un débat spécifique.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- D'accord, mais j'aimerais déjà savoir si le nombre de contrôleurs qui vous permettent d'assurer la propreté sur les chantiers pose problème ou pas. Ma question concernait bien le contrôle des chantiers.

Mme la présidente.- La réponse a déjà été fournie. De plus, la règle veut que l'on pose une seule question supplémentaire, alors que vous en avez posé plusieurs.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je reformule donc ma question : combien y a-t-il de contrôleurs en action ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je ne peux pas citer de chiffre exact, mais je peux vous dire que le renforcement du contrôle du chantier en matière de propreté et de respect des déviations mises en place constitue un enjeu sur lequel nous travaillons.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Sans résultats apparents.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN

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

concernant le futur 'Green Deal Inclusive Carsharing' encourageant le recours aux voitures partagées.

M. Jamal Ikazban (PS).- À la suite de votre lancement, avec le ministre de l'Environnement Alain Maron, du Green Deal Inclusive Carsharing encourageant les Bruxellois à utiliser les voitures partagées, je rappelle d'entrée de jeu que le taxi reste le véhicule le plus partagé à Bruxelles.

Dans un article qui traite de cette question, on apprend que, fin 2022, plus de 5 % des ménages bruxellois avaient souscrit à un système d'autopartage. Cela représente 50.178 utilisateurs actifs de l'autopartage dans la Région de Bruxelles-Capitale, soit 47 % de plus que l'année précédente. Ces voitures partagées

beschikbaar voor proefprojecten om autodelen inclusiever te maken. De winnaars van de projectoproep worden binnenkort bekendgemaakt. Ze zullen hun expertise delen en zich buigen over maatregelen om autodelen belangrijker, inclusiever en duurzamer te maken.

De vzw's Autodelen.net en AMT Concept coördineren samen met Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit de Green Deal, waarmee u op zoek gaat naar minstens vijftig gemeenten, ondernemingen of organisaties met ervaring inzake inclusie, duurzaamheid en mobiliteit.

¹²⁶³ *De Green Deal wordt officieel op 6 februari 2024 ondertekend.*

Is het een goed idee om zoveel geld te investeren in privébedrijven teneinde autodelen te stimuleren? Gebruikt u het niet beter om de huidige mogelijkheden verder uit te bouwen? Vanwaar die keuze?

In 2022 gebruikte meer dan 5% van de Brusselse gezinnen deelauto's. Wordt er voor dat cijfer ook rekening gehouden met taxi's? De taxi is immers het meeste gebruikte deelvoertuig in het gewest. Zo nee, waarom niet?

Hoeveel voorstellen ontving u al met betrekking tot de projectoproep voor de Green Deal, waarvoor 400.000 euro beschikbaar is?

Kunnen Brusselse taxibedrijven op de projectoproep intekenen? Hoever staan de onderhandelingen met de bedrijfswereld?

¹²⁶⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het Brussels Gewest wil tegen 2035 alle voertuigen met een verbrandingsmotor weren. Een van de maatregelen uit het plan Good Move bestaat er dan ook in om deelvoertuigen te promoten. Die moeten meer zichtbaarheid en een betrouwbaarder imago*

auraient donc besoin du Green Deal Inclusive Carsharing pour en encourager l'utilisation.

Ce Green Deal, qui devrait commencer en 2024 et se terminer fin 2026, rassemblera des experts venant de différents secteurs : gouvernements, fournisseurs, entreprises et autres organisations travaillant avec des groupes cibles vulnérables.

En juin dernier, Bruxelles Environnement a lancé un appel à projets pour les signataires potentiels du Green Deal. Un montant de 400.000 euros sera consacré à des projets pilotes visant à rendre l'autopartage plus inclusif. Les lauréats de cet appel seront annoncés prochainement. Les signataires du Green Deal partageront leur expertise au sein d'ateliers, académies et autres réunions plénières pour s'entendre sur des mesures visant à rendre l'autopartage à Bruxelles plus important, plus inclusif et plus durable.

Pour ce faire, vous préconisez d'ailleurs de passer un accord entre le gouvernement, la société et le monde des affaires. Les ASBL Autodelen.net et AMT Concept coordonnent le Green Deal en collaboration avec Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité. Le Green Deal Inclusive Carsharing recherche au moins 50 communes, entreprises ou organisations ayant une expertise en matière d'inclusion, de durabilité et de mobilité par le biais de leurs activités commerciales ou publiques.

Les parties intéressées pouvant poser leur candidature sur le site www.inclusivecarsharing.be, le Green Deal sera officiellement signé le 6 février 2024.

Dès lors qu'il me semble plus judicieux de favoriser les modes existants plutôt que d'investir dans des entreprises privées, mes questions sont les suivantes. Est-ce bien responsable d'injecter autant d'argent dans le monde des affaires pour encourager l'utilisation des voitures partagées plutôt que de tabler sur les possibilités existantes ? Pourquoi ce choix ?

Le taux de plus de 5 % des ménages bruxellois qui, en 2022, avaient souscrit à un système d'autopartage tient-il compte de la voiture la plus partagée à Bruxelles, à savoir le taxi ? Sinon, pourquoi écarter ce secteur ?

Concernant l'appel à projets de 400.000 euros pour le Green Deal lancé par Bruxelles Environnement, combien avez-vous déjà reçu de candidatures ?

Des entreprises comme celles du secteur du taxi bruxellois peuvent-elles participer à cet appel à projets ? Où en sont les négociations relatives à l'accord avec le monde des affaires ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En juin 2022, le gouvernement bruxellois a adopté la feuille de route intitulée « Low Emission Mobility » qui définit la stratégie nécessaire à la mise en œuvre dans la Région de Bruxelles-Capitale de la sortie

krijgen en daartoe moeten doelgerichte participatieve acties worden gevoerd die het gebruik ervan bevorderen.

De Green Deal Inclusive Carsharing wordt in goede banen geleid door Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit, en gefinancierd door het milieuagentschap. Zij nemen doelgerichte maatregelen voor bepaalde doelgroepen, waaronder kwetsbare gezinnen en personen met een beperkte mobiliteit. Het is de bedoeling om autodelen te stimuleren, voor zo veel mogelijk personen toegankelijk te maken en autodeelbedrijven te begeleiden bij de overstap naar voertuigen zonder verbrandingsmotor.

Ook voor taxi's zijn doelgerichte maatregelen nodig. Zo financierde Leefmilieu Brussel in 2022 een laadpalenproject voor een taxibedrijf. In 2023 waren er echter geen kandidaten voor dergelijke projecten.

Het begrip 'autodelen' is strikt gereguleerd met twee besluiten.

des véhicules thermiques concernés : diesel en 2030, et essence, gaz de pétrole liquéfié et gaz naturel comprimé en 2035.

Elle présente les objectifs par catégorie de véhicule, le calendrier de la zone de basses émissions bruxelloise pour la période 2025-2036 et les différentes propositions de mesures permettant de réaliser cette transition, en accordant une attention particulière aux publics les plus fragilisés.

L'une des 50 actions du plan Good Move, l'action C.11, est pleinement consacrée au renforcement de la mobilité partagée. Celle-ci prévoit notamment que le renforcement des services de mobilité partagée se décline en mesures visant à rendre visibles et crédibles ces services partagés, notamment au travers d'actions ciblées participatives favorisant l'usage (en coopération avec les opérateurs).

Le Green Deal Inclusive Carsharing est porté par Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité, et financé par la première. La feuille de route définit des segments d'utilisateurs pour lesquels des mesures ciblées doivent être prises. Les ménages vulnérables et les personnes à mobilité réduite en font bien entendu partie. L'objectif du Green Deal Inclusive Carsharing est de favoriser le développement de l'autopartage, de le rendre accessible au plus grand nombre et d'accompagner les opérateurs vers une mobilité zéro émission.

Les taxis sont aussi identifiés comme une flotte de véhicules devant faire l'objet de mesures ciblées dans la feuille de route « Low Emission Mobility ». À titre d'exemple, l'appel à projets *electrify.brussels 2022 et 2023* contient une catégorie taxi. En 2022, Bruxelles Environnement a ainsi financé un projet de bornes de recharge pour une entreprise de taxis. En 2023, aucune candidature n'a été rentrée dans cette catégorie.

Par autopartage, on comprend ici les services qui tombent sous le champ d'application de :

- l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés ;

- l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 juillet 2017 portant un règlement d'agrément des systèmes de partage de voitures pour les particuliers.

Les services de taxi n'entrent pas dans le champ d'application des arrêtés précités. Les services de taxi ne constituent pas, à proprement parler, un système d'autopartage. Pour cette raison, le taux de 5 % de ménages bruxellois qui ont souscrit, en 2022, à un système d'autopartage ne tient pas compte de l'usage du taxi.

L'un des outils pour booster le Green Deal pour une logistique basses émissions est l'appel à projets *Green Deal Inclusive Carsharing*. Cet appel, approuvé par le gouvernement en mai dernier, lancé, porté et financé par Bruxelles Environnement, en collaboration avec Bruxelles Mobilité, propose de financer

¹²⁶⁷ *Taxidiensten vallen strikt genomen niet onder autodeeldiensten. Bij die 5% gebruikers zijn bijgevolg geen taxigebruikers gerekend.*

*Een van de middelen om vervoermiddelen met lage uitstoot te stimuleren, is de projectoproep *Green Deal Inclusive Sharing*. Die loopt sinds mei 2023 en financiert projecten waardoor deelvoertuigen een geloofwaardig alternatief voor een eigen auto kunnen worden. De doelgroepen zijn gezinnen met kinderen, eenoudergezinnen, ouderen, personen met een beperkte mobiliteit, gezinnen met een laag inkomen, personen*

met beperkte digitale vaardigheden en personen die in ploegendienst of 's nachts werken.

Mogelijke maatregelen betreffen het beschikbaar maken van kinderstoelen of steun voor de ontwikkeling van aangepaste deelvoertuigen voor personen met een beperkte mobiliteit. Het budget bedraagt 400.000 euro. Er werden meerdere projectvoorstellen ingediend. De jury legt haar keuze binnenkort voor aan de regering, die de knoop zal doorhakken.

Overheidsdiensten, vzw's en privébedrijven konden op de oproep ingaan. Bijgevolg dus ook taxibedrijven, voor zover hun projectvoorstel aan de voorwaarden voldeed.

Momenteel overleggen we met de organisaties die in aanmerking komen over de acties die ze kunnen voeren om de doelstellingen te bereiken.

des solutions test permettant de faire des voitures partagées une solution alternative crédible à la possession d'une voiture individuelle pour les ménages vulnérables et les personnes à mobilité réduite (PMR). Les publics ciblés spécifiquement par cet appel à projets sont les familles avec enfants, les familles monoparentales, les seniors, les PMR, les ménages à faibles revenus, les personnes en fracture numérique ou technologique, et les travailleurs en horaires décalés et de nuit.

Des actions pourraient, par exemple, être proposées pour mettre à disposition des sièges pour enfants au profit des familles nombreuses, ou offrir de l'aide au développement de prototypes de voitures adaptées aux PMR. La somme de 400.000 euros a été allouée à cet appel. Plusieurs projets ont été déposés. Le jury de sélection s'est déjà réuni et les résultats seront prochainement soumis au gouvernement pour décision finale.

L'appel à projets était ouvert aux autorités publiques, aux ASBL et aux entreprises. Une entreprise active dans le secteur des taxis pouvait donc déposer un projet, pour autant qu'il réponde aux conditions de l'appel à projets, à savoir, porter sur un service d'autopartage, viser un ou plusieurs des publics cibles définis, être innovant et s'inscrire dans le cadre d'un partenariat avec une autre organisation.

En ce qui concerne le Green Deal Inclusive Carsharing, nous rencontrons actuellement les organisations que nous considérons comme potentielles signataires et tentons de définir avec elles les actions auxquelles elles pourraient s'engager en vue d'atteindre les objectifs fixés dans le Green Deal Inclusive Carsharing et évoqués ci-dessus. Si une entreprise active dans le secteur des taxis y voit un intérêt, nous l'invitons à se manifester par le biais du site web consacré au projet.

M. Jamal Ikazban (PS).- À entendre votre réponse, j'estime que l'on donne beaucoup d'argent à des sociétés privées. Je ne suis aucunement opposé aux véhicules partagés, mais le premier d'entre eux, en Région bruxelloise, reste le taxi. Les taxis effectuent 5 millions de courses par an !

Les chauffeurs de taxi ne demandent pas d'argent, mais du respect et de la considération. Par exemple, ils souhaitent garder leurs sites propres et places de stationnement. Des stationnements pour taxis ont disparu devant les cliniques Saint-Luc et Saint-Jean. J'ai même constaté qu'une base de véhicules partagés avait été ouverte devant l'UZ Brussel et l'hôpital Molière-Longchamp. Dans la zone de l'OTAN, des véhicules partagés squattent les emplacements réservés aux taxis.

La mobilité doit être la plus multimodale possible, et le taxi en fait partie. Il a donc besoin de plus de reconnaissance et de respect. Tout le monde a vu d'un bon œil l'apparition des trottinettes à Bruxelles, mais leur développement anarchique et les nuisances causées ont exigé l'imposition de règles. Je constate que des places de stationnement disparaissent pour les véhicules privés et que des emplacements pour taxis sont supprimés ou

¹²⁶⁹ **De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans).- *Ik vind dat er op die manier veel geld naar privébedrijven gaat. Ik ben niet tegen deelvoertuigen, maar het vaakst gebruikte deelvoertuig in Brussel blijft de taxi. Brusselse taxi's voeren 5 miljoen ritten per jaar uit.*

De taxibestuurders vragen geen geld, maar respect en waardering. Ze zouden bijvoorbeeld graag hun eigen parkeerplaatsen behouden. Op bepaalde plekken zijn die verdwenen, elders worden ze door deelvoertuigen ingenomen.

In een multimodale mobiliteit moeten ook taxi's een plaats krijgen. De taxisector verdient meer waardering en respect dan nu het geval is.

- Het incident is gesloten.

1273 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1273 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1273 **betreffende de herinrichting van metrostation Montgomery.**

1275 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).**- *De herinrichting van metrostation Montgomery hangt nauw samen met de heraanleg van de Tervurenlaan en de tunnels waarlangs trams 39 en 44 naar het station bereiken. Ze rijden door de Georges en Jacques Martinstraat en de Hertogstraat, waar ze sterke hinder veroorzaken. De huidige aanleg laat bovendien het gebruik van modernere trams niet toe.*

De Tervurenlaan wordt in 2025 heraangelegd en metrostation Montgomery in 2026 gerenoveerd. Beide projecten moeten op elkaar afgestemd zijn, maar dat lijkt in het huidige tijdschema niet het geval te zijn.

Waarom koppelt u de twee projecten niet aan elkaar? Hoe garandeert u de coördinatie?

Hoe wilt u conflicten of vertragingen vermijden? Hoever staan de besprekingen en de plannen om de problemen met de trams op te lossen?

Welke prioriteiten en verbeteringen ziet de MIVB voor de herinrichting van het metrostation? Komen er een ingang voor personen met een beperkte mobiliteit, winkels of fietsenstallingen?

squattés, alors que le nombre d'emplacements pour voitures partagées explose.

Je ne voudrais pas que la politique de mobilité soit déséquilibrée. Je demande plus de considération et de respect pour un secteur qui le mérite. Je le répète, le taxi est le premier véhicule partagé en Région bruxelloise.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant le réaménagement de la station de métro Montgomery.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le réaménagement de la station de métro Montgomery se doit d'être au cœur du projet de réaménagement de l'avenue de Tervueren. En effet, ce projet ne peut être traité séparément des dossiers des trémies d'accès des trams 39 et 44 à la station. Ces deux lignes passent toujours par la rue Georges et Jacques Martin et la rue du Duc créant de fortes nuisances.

La situation actuelle est qualifiée d'inférieure pour les habitants, car les trams passent à proximité immédiate de leurs façades depuis plus de 40 ans. De plus, cette configuration limite l'accès des trams modernes aux lignes 39 et 44, expliquant ainsi la présence de véhicules plus anciens sur ces lignes jusqu'à Tervueren.

Si le réaménagement de l'avenue de Tervueren est prévu en 2025, la rénovation de la station Montgomery serait programmée pour 2026. Je tiens à souligner l'importance de penser de manière intégrée et cohérente ces deux projets dont les temporalités ne semblent pas coïncider actuellement. Cette approche stratégique est pourtant essentielle pour garantir une gestion efficace des ressources optimisées et des résultats durables.

Pourquoi ne pas avoir encore lié les deux projets ? Comment garantissez-vous la coordination entre ces projets alors que l'aménagement de l'un a une influence sur l'autre ?

Comment éviterez-vous les éventuels conflits ou retards dans la réalisation ? Quel est l'état actuel des discussions et des plans visant à résoudre les problèmes liés à la circulation des trams ? Où en est la planification de ce projet ?

Quelles sont les priorités de la STIB pour le réaménagement de la station Montgomery ? Quelles améliorations d'aménagement pour la station sont-elles envisagées ? Qu'en est-il des accès

¹²⁷⁷ *Het kunstwerk van Folon is overigens sterk aangetast door vervuiling en insijpelend water.*

Hoe staat het met de schoonmaakovereenkomst die sinds februari 2021 loopt? Wanneer wordt het kunstwerk gerestaureerd?

¹²⁷⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *In de renovatieplannen van het metrostation is de herinrichting van de eindhalte van tramlijnen 39 en 44 opgenomen. De trams zullen bovendien niet langer door de Georges en Jacques Martinstraat en de Hertogstraat rijden. De heraanleg van de Tervurenlaan betreft uitsluitend de weginrichting.*

De projecten zijn niet aan elkaar gekoppeld, maar de ingenieurs overleggen uiteraard wel met elkaar.

De studies naar de herinrichting van het metrostation zitten in de planningsfase. Brussel Mobiliteit en de MIVB zullen verscheidene alternatieve trajecten voor de trams onderzoeken. Zij moeten er ook voor zorgen dat beide projecten op elkaar zijn afgestemd. De werken kunnen naar verwachting in 2028 van start gaan.

Het belangrijkste doel van de renovatie van metrostation Montgomery is het station toegankelijker maken, in het bijzonder voor personen met een beperkte mobiliteit. Daarnaast moet het voor de reiziger aangenamer worden, onder andere door een grotere toegang tot de mezzanine en een rechtstreekse doorgang van de perrons naar de mezzanine. Er komen bovendien fietsenstallingen en winkels.

pour les personnes à mobilité réduite (PMR), des commerces ou encore des parkings pour vélos ?

Par ailleurs, l'état de délabrement de l'œuvre magistrale de Folon est avancé. Cette détérioration est due à la pollution interne et, surtout, aux dégâts causés par les infiltrations d'eau.

Pourriez-vous nous fournir des informations sur l'état actuel du contrat de nettoyage en cours depuis février 2021, y compris les progrès réalisés jusqu'à présent ? Quels sont les délais prévus pour entreprendre une restauration en profondeur de l'œuvre ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le projet de rénovation de la station intègre tant l'étude du réaménagement du terminus des lignes de tram 39 et 44 que la suppression du passage des trams dans la rue Georges et Jacques Martin et dans la rue du Duc, tandis que le projet de réaménagement de l'avenue de Tervueren ne concerne que l'aménagement en voirie (principalement de pistes cyclables, la sécurisation pour l'ensemble des modes, la déminéralisation et l'ajout de nouveaux alignements d'arbres).

En ce qui concerne les travaux, les deux projets ne sont pas liés, compte tenu de leurs différentes temporalités, mais il est évident que les ingénieurs se parlent. Le projet de réaménagement de la station étant essentiellement un projet d'ouvrage souterrain, celui-ci demande des études de stabilité, de géotechnique, d'architecture et d'équipement plus approfondies.

Au niveau du calendrier, les études de réaménagement de la station sont dans la phase d'esquisse, tant pour les adaptations et améliorations dans la station que pour la suppression du passage des lignes de tram 39 et 44 dans les rues du Duc et Georges et Jacques Martin. Bruxelles Mobilité et la STIB vont étudier différentes pistes alternatives pour le terminus des trams afin d'améliorer au mieux l'intermodalité et les contraintes d'exploitation. Le calendrier prévisionnel table sur un début des travaux en 2028. Les deux projets sont incontestablement gérés en étroite collaboration entre les directions de Bruxelles Mobilité et de la STIB, et les équipes ont pour objectif de garantir la compatibilité des deux projets.

La rénovation de la station Montgomery a plusieurs objectifs. Il s'agit, en priorité, d'améliorer l'accessibilité universelle, notamment en rendant la station entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite en réalisant six ascenseurs.

Ensuite, il s'agit d'améliorer la qualité du parcours client (sécurité, convivialité, circulation). Pour cela, il est prévu d'intervenir sur les différents accès, entre autres en agrandissant l'accès à la mezzanine et en créant un accès direct d'un des quais du préméto vers la mezzanine. La volonté est également d'intégrer des parkings vélos et des commerces, ce qui permettrait de garantir une présence sociale et de renforcer le sentiment de sécurité.

¹²⁸¹ *Ten slotte is het de bedoeling om het station helemaal op te frissen. Brussel Mobiliteit wil daarvoor voor eind 2024 een vergunning aanvragen.*

Het kunstwerk van Folon is door insijpelend water aangetast. Het kan niet te vaak worden schoongemaakt, gezien de kwetsbare bovenlaag, die bovendien door het vocht is aangetast. Er is een restauratie nodig, waarvoor een aanbesteding loopt. Het is de bedoeling dat de restauratie tegen midden 2024 klaar is.

Een behandeling van het beton tegen insijpelend vocht leverde niet het verhoopte resultaat op. Er werd onderzocht of het probleem met de fontein of de riolering samenhangt, maar dat bleek niet het geval. De insijpeling heeft te maken met het feit dat het station niet waterdicht is. De enige manier om dat op te lossen, is de dakplaat volledig waterdicht maken.

Enfin, le dernier objectif est l'amélioration de l'état général de la station, qui est vétuste. Pour ce faire, celle-ci sera rafraîchie dans son ensemble. Bruxelles Mobilité compte introduire une demande de permis d'urbanisme d'ici la fin 2024.

La dégradation de l'œuvre « Magic City » de Jean-Michel Folon est due aux infiltrations de l'eau provenant de la surface. Entre 1975 et 2007, l'œuvre a fait l'objet de quatre restaurations partielles et, en 2015, d'une rénovation complète. En 2019, un cahier des charges spécifique pour la conservation et l'entretien préventif a été émis. Il est à noter qu'un nettoyage fréquent est très délicat, compte tenu du caractère fragile de la couche supérieure, affaiblie par l'humidité. Cela nécessite donc la mise en place d'un contrat de conservation et d'entretien spécifique.

En ce qui concerne les problèmes d'infiltration, l'imperméabilisation par injection dans le béton n'a pas donné les résultats escomptés. Après la réalisation de plusieurs tests par différentes sociétés spécialisées, deux pistes ont été approfondies, à savoir celle d'un problème d'étanchéité au niveau du bassin de la fontaine et celle d'un mauvais raccordement des égouts. Aucun test n'a révélé de défaillance. La conclusion est que le problème se situe au niveau de l'étanchéité de la station, vu les nombreuses infiltrations visibles à plusieurs endroits. La réfection de l'étanchéité globale de la dalle de couverture du métro sous la voirie est donc la seule solution durable.

Actuellement, des altérations dues aux nouvelles infiltrations et aux ruissellements d'eau sont perceptibles dans la partie centrale de l'œuvre de Folon. Cela nécessite une nouvelle restauration. Un nouveau marché portant sur la restauration de l'œuvre, y compris deux interventions par an sur une période de trois ans, est actuellement en adjudication. L'objectif est de réaliser la restauration mi-2024 au plus tard.

¹²⁸³ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Montgomery is een van de belangrijkste metrostations van het MIVB-netwerk, dat helaas nog steeds niet toegankelijk is voor personen met een beperkte mobiliteit. Het verontrust mij dat u de werken uitstelt. Eerder zei u immers dat ze in 2026 zouden starten, nu zegt u dat dat in 2028 zal gebeuren.*

De werken aan het metrostation moeten nauw samenhangen met die op de Tervurenlaan, maar dat lijkt niet het geval te zijn. Op 11 september 2023 stelde u de plannen aan de omwonenden voor. Hebt u rekening gehouden met hun opmerkingen? Legt u hun nieuwe plannen voor?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- La station de métro Montgomery est l'une des plus importantes du réseau de la STIB au vu de sa fréquentation, des échanges des voyageurs et du nombre de connexions qui en font un nœud de mobilité où plusieurs lignes se recoupent. Et, pourtant, cette station n'est toujours pas accessible aux personnes à mobilité réduite. Cela nous inquiète, parce que vous nous annoncez que vous reportez encore les travaux dans cette station.

Dernièrement, vous m'aviez informée que les permis allaient être donnés à la fin de cette année-ci et que vous alliez commencer les travaux en 2026. Aujourd'hui, vous dites que ce sera en 2028.

Vous affirmez que les ingénieurs se parlent. Mais il ne faut pas sous-estimer l'impact d'un chantier sur l'autre, car la station ne se trouve pas seulement en souterrain. Cela concerne aussi la fameuse trémie et la nouvelle trémie qui devrait être créée sur l'avenue de Tervueren. Les conséquences du report portent non seulement sur les voies de circulation, mais aussi sur la piste cyclable que nous attendons avec impatience et sur la possibilité de ne plus gêner les habitants des voiries adjacentes.

1285 *Het budget voor het metrostation werd op 58 miljoen euro geraamd, wat veel is. Hoe wilt u de kosten onder controle houden als de werken verscheidene jaren worden uitgesteld?*

1287 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *De twee projecten sluiten op elkaar aan en worden tegelijkertijd bekeken.*

De plannen werden voor de vergunningsaanvraag aan de omwonenden voorgesteld om nog wijzigingen te kunnen aanbrengen. Na de aanvraag van de vergunning komt er een openbaar onderzoek, waarbij er ongetwijfeld ook opmerkingen komen.

Zodra de plannen zijn ingediend, wordt de definitieve versie aan de buurtbewoners voorgesteld.

1289 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).**- *Er komt voor de vergunningsaanvraag geen voorstelling van de plannen meer? Krijgen de buurtbewoners nog voor het einde van het jaar informatie? Klopt het dat de herinrichting van het station pas in 2028 van start gaat?*

1289 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *De vergunning wordt eind 2024 aangevraagd. De werken starten in 2028.*

Op de bijeenkomst waar u het over heeft, wordt het plan aan de inwoners voorgesteld. In het nieuwe plan houden we rekening met de opmerkingen van de omwonenden. Vervolgens komt er een openbaar onderzoek.

1289 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).**- *Ik laat de buurtbewoners weten dat de aangepaste versie van het plan wel degelijk wordt voorgesteld.*

- Het incident is gesloten.

1297 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE**

Ce dossier doit vraiment être mené main dans la main, et cela ne semble pas être le cas ! Depuis ma dernière question sur le sujet, qui date du mois d'avril, vous avez présenté le 11 septembre aux riverains les plans de réaménagement de l'avenue de Tervueren. J'espère que vous les avez écoutés.

Comment avez-vous tenu compte de leurs nombreuses remarques ? Allez-vous leur présenter de nouveaux plans ?

Enfin, le budget pour cette station était évalué à 58 millions d'euros, ce qui est déjà énorme. Comment allez-vous maîtriser les coûts si le chantier est reporté de plusieurs années ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les trémies et le réaménagement de l'avenue de Tervueren sont des projets séparés, mais complémentaires. Les deux sont pris en compte simultanément.

Les plans ont été présentés devant plus de 300 personnes avant la demande de permis, notamment pour pouvoir y introduire des adaptations. Cela a permis d'expliquer le projet. Après l'introduction de la demande par Bruxelles Mobilité, une enquête publique aura lieu, conformément à la procédure normale. Des remarques seront sans doute encore introduites à ce moment-là.

Dès que le projet sera déposé, il y aura une présentation définitive. Les changements seront alors proposés au quartier.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Est-ce bien correct que cette présentation aura lieu dans le cadre de l'enquête publique et qu'il n'y aura pas de réunion avant le dépôt du permis ? Ensuite, cette présentation aura-t-elle lieu avant la fin de l'année ou au-delà ? Si je comprends bien, les travaux pour le réaménagement de la station ne commenceront qu'en 2028.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je vous ai communiqué le délai de réaménagement pour la station de métro. Le but est d'introduire la demande de permis d'urbanisme à la fin de 2024 ; le début des travaux est prévu pour 2028.

Nous souhaitons déposer la demande de permis pour le projet de réaménagement cette année encore. La réunion à laquelle vous faites référence est une présentation au public. Nous tiendrons compte des remarques des citoyens qui seront intégrées au nouveau plan. L'enquête publique sera organisée ensuite. Une série de concertations ont été organisées pour parvenir à ce projet de réaménagement en surface de l'axe vers Tervueren.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous annoncerons à la population qu'une nouvelle présentation du projet de plan modifié aura bien lieu.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE

1297 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1297 **betreffende de infrastructuur voor goederenvervoer per spoor en over het water.**

1299 **De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).**- *De Haven van Brussel en de containerterminal zullen vanaf 30 juni opnieuw verbonden zijn met het Europese spoornetwerk.*

Goederenverkeer is in het Brussels Gewest goed voor 17% van het transport in afgelegde kilometers. Het veroorzaakt veel vervuiling. Bovendien is het op grond van de Europese Green Deal noodzakelijk dat goederenverkeer over de weg wordt afgebouwd door meer goederen per spoor en over het water te transporteren.

Ik heb al vragen gesteld over het vervoer van zand voor trambeddingen over de waterweg. Dezelfde vraag gaat op voor de betonblokken die overal in het gewest verspreid staan.

Helaas worden er amper goederen per spoor vervoerd binnen de Benelux.

Welke infrastructuur voor goederenvervoer per spoor en over het water bestaat er in Brussel? Wat zijn de mogelijke verbindingen daartussen? Bestaan er plannen om het goederenvervoer per spoor en over het water in Brussel uit te breiden?

Welk deel van het goederenvervoer over de weg kan worden overgenomen door vervoer per spoor of over het water? Wat zou de impact zijn op de uitstoot van verontreinigende stoffen en op het wegverkeer? Wordt er een schatting gemaakt van de economische gevolgen voor het gewest?

1301 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Uw vraag gaat over bevoegdheden van minister Maron, die mij zijn antwoord heeft meegedeeld.*

Het Brussels Gewest is bijzonder goed bereikbaar per spoor en over het water. Het kanaal loopt door het Brussels Gewest, over een lengte van veertien kilometer. Jaarlijks varen er zo'n 9.000 binnenschepen met bijna 7 miljoen ton goederen door.

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

concernant les infrastructures favorisant le transport de fret ferroviaire et fluvial.

M. Julien Uyttendaele (PS).- À l'issue de la délivrance du permis d'urbanisme, le port de Bruxelles sera à nouveau relié par train au reste du réseau ferroviaire européen à partir du 30 juin 2024. L'accord entre les gouvernements fédéral et bruxellois, le Port de Bruxelles, Infrabel et SFPIM Real Estate, propriétaire du site, va ainsi permettre de reconnecter notre port et son terminal à conteneurs au réseau ferroviaire.

Rappelons que le transport de marchandises représente 17 % des kilomètres parcourus en Région bruxelloise, mais est responsable de 29 % des émissions de gaz à effet de serre à Bruxelles, de 30 % des émissions de particules et de 41 % des émissions d'oxydes d'azote (NOx). De plus, le pacte vert pour l'Europe demande qu'une part substantielle des 75 % du fret intérieur, actuellement acheminé par la route, soit transférée vers le rail et les voies navigables intérieures.

Madame la Ministre, je vous ai par ailleurs interrogée sur le transport par voie d'eau du sable destiné à l'adhérence des trams dès 2021. La question se pose également concernant les innombrables blocs de béton acheminés jusque dans notre Région.

Le transport de marchandises par voie ferrée dans, en provenance et à destination du Benelux est surtout international, le transport ferroviaire n'étant malheureusement presque pas utilisé pour les échanges intra-Benelux.

Quelles sont les infrastructures bruxelloises existantes pour le transport de fret par le rail et par la voie d'eau ? Quelles sont les connexions éventuelles entre-elles ? Existe-t-il des projets qui permettraient une augmentation du fret par ces modes de transport à Bruxelles ? Le cas échéant, quels sont-ils ?

Quelle part du fret routier, en volume, pourrait-elle être reportée vers le rail ou le transport fluvial ? Quelles en seraient les répercussions en matière d'émissions de matières polluantes, y compris les microplastiques, ainsi qu'au niveau du trafic routier ? Une estimation des impacts économiques pour la Région a-t-elle été réalisée ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Votre question relève des compétences de M. Maron, ministre de tutelle du Port de Bruxelles, lequel m'a communiqué ses éléments de réponse.

Vous l'interrogez sur les infrastructures bruxelloises destinées au transport de fret par rail et par voie d'eau, et sur les connexions entre elles. La Région bruxelloise a l'avantage de profiter d'une accessibilité multimodale particulièrement développée. Pour la voie d'eau, elle est traversée sur quatorze kilomètres par le

Schaerbeek-Vorming is het laatste spoorwegstation van het gewest dat verbonden is met de waterweg. Over dat rangeerstation, waarvoor ernstig werd overwogen om het te ontmantelen, wordt momenteel aan een akkoord gewerkt tussen de Haven van Brussel, Infrabel en SFPIM Real Estate. Minister Alain Maron en de federale minister van Mobiliteit Gilkinet zijn daarbij betrokken.

Het is van strategisch belang dat het spoorwegnet wordt aangesloten op de waterweg. Het Brussels Gewest heeft met 163 kilometer spoor immers een van de dichtste netwerken van Europa.

Het transport over het kanaal wordt dus aangesloten op Schaarbeek-Vorming, dat op zijn beurt verbonden is met nationale en internationale spoornetwerken over heel Europa.

¹³⁰³ *Door de verbinding met het spoor- en het waternetwerk zal de capaciteit van de containerterminal, die momenteel uitgebreid wordt, nog sterk toenemen. Op grond van de onlangs toegekende concessie moet de exploitant van de containerterminal minstens een bepaalde hoeveelheid goederen overslaan.*

Bovendien kan de Brusselse industriële sector gebruik maken van het spoorwegnet.

De Haven van Brussel overweegt ook een zogenaamde smart hub voor duurzame logistiek in Schaarbeek-Vorming. Daarover wordt momenteel een studie uitgevoerd.

Volgens het Federaal Planbureau zou het vrachtvervoer tegen 2040 met wel 25% toenemen. De logistieke sector moet dus meer aandacht krijgen in het mobiliteitsdebat. De regering streeft niet naar een beperking van goederentransport, maar naar een verschuiving van wegvervoer naar vervoer per spoor en over het water.

De verschillende economische spelers zullen tijd nodig hebben en goed moeten samenwerken om deze modal shift in de logistiek mogelijk te maken. Op federaal en Europees niveau wordt besproken hoe het goederenvervoer per spoor kan worden ondersteund.

canal de Willebroek. Sur son territoire, quelque 9.000 péniches transportant près de 7 millions de tonnes de marchandises naviguent chaque année sur ce canal (6,8 millions en 2022).

Le site de Schaerbeek-Formation accueille cependant la dernière infrastructure ferroviaire connectée à la voie d'eau en Région bruxelloise. Lourdemment menacée de démantèlement en vertu de l'arrêté royal du 30 décembre 2004, celle-ci a fait l'objet d'un accord entre toutes les parties impliquées (Port de Bruxelles, Infrabel, SFPIM Real Estate), au cours de négociations portées par Alain Maron et le ministre fédéral de la Mobilité, Georges Gilkinet.

Une telle reconnexion est stratégique pour la Région bruxelloise, ainsi que pour les réseaux national et européen. En effet, la Région est parcourue par 163 kilomètres de voies ferrées, soit l'un des réseaux les plus denses d'Europe. Le réseau ferré sera donc prochainement reconnecté à celui situé le long de la voie d'eau, sur la rive droite de l'avant-port, le long du quai Léon Monnoyer.

Cette connexion remonte vers le réseau de Schaerbeek-Formation, lui-même connecté aux réseaux national et international par deux corridors stratégiques : le corridor mer du Nord - Méditerranée et le corridor Zeebruges - Aix-la-Chapelle. De plus, l'architecture en étoile du réseau national centrée sur Bruxelles offre une accessibilité à une diversité de destinations.

Grâce à cette connexion entre les deux modes de transport, le terminal à conteneurs, dont les travaux en cours tripleront la superficie et doubleront la longueur du quai, augmentera sa capacité via le transport fluvial et le rail. Ces éléments sont par ailleurs prévus dans la concession de services publics récemment attribuée. L'exploitant du terminal à conteneurs s'est engagé à exécuter des volumes minima, qu'il s'efforcera de dépasser dans le cadre de son activité commerciale.

En outre, tous les acteurs industriels de la Région de Bruxelles-Capitale qui le souhaitent pourront utiliser ce réseau ferroviaire.

Le Port de Bruxelles étudie par ailleurs l'installation sur Schaerbeek-Formation d'un « smart hub » logistique dont les activités seront résolument tournées vers une logistique durable, au bénéfice de la Région de Bruxelles-Capitale et de son hinterland. L'étude en cours comprend un volet spécifique dédié à l'identification des besoins corrélés à la logique de transition économique, en mettant l'accent sur une activité et une infrastructure durables, ainsi qu'un sondage du marché.

Le Bureau fédéral du Plan indique que le transport de marchandises devrait connaître une croissance de 25 % d'ici 2040. Pour la Belgique, cela correspond, entre 2008 et 2030, à une augmentation de 68 % des tonnes-kilomètre parcourues par les marchandises, alors que la croissance des passagers-kilomètre devrait être limitée à 20 %. Le secteur de la logistique mérite donc une plus grande attention dans le débat sur la mobilité. Au sein du gouvernement bruxellois, la logique qui prévaut n'est cependant pas celle d'une croissance effrénée du

1305 *Vrachtvervoer neemt bijna 10% van de totale CO2-uitstoot in Europa voor zijn rekening, hoofdzakelijk omdat 75% van dat vervoer momenteel over de weg verloopt.*

Het spoorvervoer verbruikt gemiddeld zes keer minder energie en stoot negen keer minder CO2 uit. Bovendien biedt het een oplossing voor het toenemende fileprobleem in en rond steden.

Volgens de Haven van Brussel werden in 2022 dankzij het goederenvervoer over het water ongeveer 633.000 vrachtwagenritten vermeden, wat een kostenbesparing van 25 miljoen euro betekent en een beperking van de CO2-uitstoot met 98.000 ton.

Door het spoorwegnetwerk opnieuw aan te sluiten op de waterweg, kunnen nog eens 18.500 vrachtwagenritten over de Brusselse Ring worden vermeden. Dit aantal kan nog verder toenemen, onder meer dankzij een nieuw logistiek centrum bij Schaarbeek-Vorming.

1307 **De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *Uw antwoord stelt mij tevreden.*

1307 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Dat maakt me blij.*

1307 **De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *Wij hebben het geluk een waterweg te hebben in Brussel die misschien niet erg mooi is, maar wel nuttig kan zijn voor goederentransport.*

We moeten blijven nadenken over het eindpunt van het logistieke circuit waar andere oplossingen als vrachtwagens en bestelwagens voor zijn. Zowel de economie als de levenskwaliteit hebben er baat bij.

transport de marchandises, mais bien d'un basculement de la route vers le rail et la voie d'eau. Ces nouvelles installations permettront ce report modal.

Ce changement nécessite cependant de revoir et de réajuster les circuits logistiques. Cela ne se fait pas en un jour et demande la collaboration des différents acteurs économiques. Des réflexions sont en cours au niveau fédéral et au niveau européen pour soutenir le transport de marchandises via le rail, à l'échelle nationale et à l'échelle internationale.

Concernant les répercussions en matière d'émissions polluantes et de trafic routier, avec 275 millions de tonnes par an, dont 11 millions en Belgique, le transport de marchandises est responsable de près de 10 % des émissions totales de CO2 en Europe. La raison principale en est qu'actuellement, 75 % du transport de marchandises se fait par la route.

D'après le Belgian Rail Freight Forum, le transport ferroviaire consomme en moyenne six fois moins d'énergie que le transport routier, tout en émettant neuf fois moins de CO2. Il génère une pollution de l'air huit fois moins importante et offre une solution au problème croissant de la congestion périurbaine et urbaine, car la rupture de charge qu'il suppose permet d'envisager des moyens de transport adaptés au dernier kilomètre.

D'après le Port de Bruxelles, le transport des marchandises par la voie d'eau a permis d'éviter le passage d'environ 633.000 camions en 2022, soit environ 2.000 camions de moins chaque jour en ville, mais aussi l'émission de 98.000 tonnes de CO2. Cela se traduit par une économie de 25 millions d'euros en coûts externes.

Selon Lineas, la remise en service de l'infrastructure ferroviaire vers l'avant-port pourrait prévenir la circulation de 18.500 camions de marchandises sur la ring de Bruxelles. Un potentiel supplémentaire d'au moins 8.000 chargements pourrait être développé à court et moyen termes, et serait augmenté par la mise en place d'une plateforme logistique sur le site de Schaarbeek-Formation.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Vous voyez, parfois, je suis un député mécontent, mais cette fois-ci, je suis un député content.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je suis ravie de clôturer ainsi cette commission !

M. Julien Uyttendaele (PS).- Nous avons la chance d'avoir un cours d'eau à Bruxelles, même si ce n'est ni la Tamise, ni la Seine. Il n'est pas très beau, mais ce n'est que mon avis totalement subjectif. Il faut évidemment travailler à le rendre plus attractif pour les Bruxellois, mais il faut aussi l'utiliser pour ce qu'il est, à savoir une voie navigable.

Il est très important de poursuivre cette réflexion sur le circuit logistique et le dernier kilomètre. Il existe des solutions alternatives, dont les vélos-cargos, pour éviter que celui-ci soit parcouru par des camions et des camionnettes. Je me doute que

Ik verdedig de beperking van het wegverkeer en ik hoop dat binnen enkele jaren het waterverkeer optimaal wordt ingezet.

l'on ne va pas passer d'un gros conteneur sur un bateau à un vélo-cargo, mais tout le monde aurait à y gagner si ces solutions étaient davantage utilisées aux niveaux économique, de la qualité de vie des Bruxellois et de la qualité de l'air.

Je serai donc votre premier soldat pour défendre cette vision de Bruxelles et limiter le plus possible le transport routier. J'espère que ces différents projets pourront être concrétisés et que nous constaterons dans quelques années que la voie navigable est utilisée de manière opportune pour limiter tous ces désagréments.

¹³¹³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Deze namiddag op de persconferentie vertellen we meer over onze plannen om de kanaalzone aantrekkelijker te maken.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour rendre la zone du canal plus belle, nous allons verduriser davantage le quartier, ce qui améliorera aussi la qualité de vie autour du canal. Nous communiquerons plus de détails à ce sujet lors de la conférence de presse de cet après-midi.

Ik heb het nog niet gehad over de Green Deal voor een emissiearme logistiek en bouwmaterialen. Dat is een mooi voorbeeld van hoe we met de bouwsector samenwerken om vrachtwagens zoveel mogelijk van de weg te houden. Met logistieke centra en specifieke zones voor transportvoertuigen geraken we al een heel eind verder.

Je n'ai pas mentionné le Green Deal pour une logistique basses émissions, mais il concerne aussi le chantier du canal, par exemple, où un musée est en construction. La stratégie doit porter sur les matériaux de construction. C'est un bel exemple de notre collaboration avec le secteur de la construction pour limiter le plus possible les camions sur la route. Bien entendu, tout ne peut se faire en vélo-cargo, mais il existe des possibilités si l'on recourt à des centres logistiques et des zones spécifiques pour y placer des véhicules plus adaptés au transport. C'est un enjeu sur lequel nous travaillons déjà.

¹³¹³ **De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *Nu ben ik dubbel zo tevreden.*

M. Julien Uyttendaele (PS).- Me voilà doublement content.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.