



**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 12 DECEMBER 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 12 DÉCEMBRE 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 Martin Casier	8
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de vervanging van de bomen die in 2020 werden gekapt langs de Delleurlaan in Watermaal- Bosvoorde.	
Mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez	9
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de toestand van het viaduct op de Brusselse Ring ter hoogte van de gemeente Anderlecht.	
Mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez	12
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de veiligheidsoperatie op het openbaar vervoer.	
Mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez	14
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de vooruitgang van het project voor de heraanleg van de Prinses Elisabethlaan.	

SOMMAIRE

Question orale de M. Martin Casier	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 la replantation des arbres abattus en 2020 le long de l'avenue Delleur à Watermael-Boitsfort.	
Question orale de M. Ibrahim Dönmez	9
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'état du viaduc du ring de Bruxelles situé dans la commune d'Anderlecht.	
Question orale de M. Ibrahim Dönmez	12
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
concernant l'opération de sécurité dans les transports en commun.	
Question orale de M. Ibrahim Dönmez	14
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
concernant l'état d'avancement du projet de réaménagement de l'avenue Princesse Elisabeth.	

<p>Mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de vernieuwing van de tramsporen in de Léon Theodorstraat in Jette.</p>	16	<p>Question orale de M. Ibrahim Dönmez</p> <p>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,</p> <p>concernant la rénovation des rails de tram rue Léon Theodor à Jette.</p>	16
<p>Vraag om uitleg van de heer Marc Loewenstein</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,</p> <p>betreffende de snelheid van de trams en de follow-up van aanbevelingen 16 en 17 van de overlegcommissie over geluidshinder.</p> <p>Bespreking – Sprekers:</p> <p>De heer Marc Loewenstein (DéFI)</p> <p>Mevrouw Elke Van den Brandt, minister</p>	19	<p>Demande d'explications de M. Marc Loewenstein</p> <p>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,</p> <p>et 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,</p> <p>concernant la vitesse des trams et le suivi des recommandations 16 et 17 adoptées par la commission délibérative chargée de formuler des recommandations sur le bruit en milieu urbain.</p> <p>Discussion – Orateurs :</p> <p>M. Marc Loewenstein (DéFI)</p> <p>Mme Elke Van den Brandt, ministre</p>	19
<p>Mondelinge vraag van mevrouw Leila Agic</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de verkeersveiligheid rond het Elisabethpark.</p>	22	<p>Question orale de Mme Leila Agic</p> <p>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,</p> <p>concernant la sécurité routière autour du parc Elisabeth.</p>	22
<p>Mondelinge vraag van mevrouw Ingrid Parmentier</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,</p>	26	<p>Question orale de Mme Ingrid Parmentier</p> <p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-</p>	26

<p>belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de nieuwe naam voor metrostation Pétilлон.</p> <p>Mondelinge vraag van de heer Marc-Jean Ghysse 30</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de vergunningsvereiste voor de media om een reportage over de MIVB te maken.</p> <p>Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 32</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende het tunnelonderhoud, en meer bepaald het onderhoud van de Hallepoorttunnel.</p> <p>Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 35</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de toekenning van de vergunning voor de heraanleg van het Schumanplein.</p> <p>Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 39</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende het recente rapport van de 'Clean Cities Campaign' en de elektrificatie van bussen.</p>	<p>Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p> <p>concernant le changement de nom pour la station de métro Pétilлон.</p> <p>Question orale de M. Marc-Jean Ghysse 30</p> <p>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,</p> <p>concernant l'autorisation préalable exigée des médias pour un reportage à la STIB.</p> <p>Question orale de M. David Weytsman 32</p> <p>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,</p> <p>concernant les politiques de maintenance des tunnels, notamment le tunnel de la porte de Hal.</p> <p>Question orale de M. David Weytsman 35</p> <p>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,</p> <p>concernant l'octroi du permis pour le réaménagement du rond-point Schuman.</p> <p>Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 39</p> <p>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,</p> <p>concernant le récent rapport de la Clean Cities Campaign et l'électrification des bus.</p>
---	---

<p>Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>en aan de heer Sven Gatz, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel,</p> <p>betreffende de uitgaventoetsing bij Brussel Mobiliteit met het oog op de te realiseren besparingen in de Brusselse administraties.</p>	<p>43</p>	<p>Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel</p> <p>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,</p> <p>et à M. Sven Gatz, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique, de la Promotion du multilinguisme et de l'Image de Bruxelles,</p> <p>concernant la mise en œuvre de la « spending review » chez Bruxelles Mobilité au regard des économies à réaliser dans les administrations bruxelloises.</p>
<p>Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de burgerparticipatie bij de evaluatie van het mobiliteitsbeleid.</p>	<p>48</p>	<p>Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel</p> <p>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,</p> <p>concernant la participation citoyenne au service de l'évaluation de la politique de mobilité.</p>
<p>Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de inventarisatie van parkeerplaatsen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.</p>	<p>51</p>	<p>Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel</p> <p>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,</p> <p>concernant le cadastre du stationnement en Région de Bruxelles-Capitale.</p>
<p>Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p>	<p>56</p>	<p>Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel</p> <p>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,</p>

betreffende de publicatie van gegevens over
valpartijen en botsingen op de openbare weg.

concernant la mise à disposition du public des
données de chutes et de collisions sur la voie
publique.

1101 Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.

Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.

1105 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARTIN CASIER**

QUESTION ORALE DE M. MARTIN CASIER

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 de vervanging van de bomen die in 2020 werden gekapt langs de Delleurlaan in Watermaal- Bosvoorde.**

concernant la replantation des arbres abattus en 2020 le long de l'avenue Delleur à Watermael-Boitsfort.

1107 **De heer Martin Casier (PS) (in het Frans).- Langs de Delleurlaan in Watermaal-Bosvoorde zijn de lindebomen die in oktober 2020 gekapt werden, nog altijd niet vervangen. In maart 2022 zei u dat de aanplanting afhing van de vernieuwing van de trottoirs, waarvoor een stedenbouwkundige vergunning nodig is.**

M. Martin Casier (PS).- En octobre 2020, une vingtaine de tilleuls de grande taille ont été abattus du fait d'erreurs de gestion dans le chantier de remplacement des voies ferrées de la STIB sur la ligne 8.

Hoe staat het met de aanvraag van die vergunning en hoe speelt die in op de al aangepaste fietspaden?

Je reviens vers vous à travers cette troisième question, car, à la date de rédaction de celle-ci, les arbres n'ont toujours pas été remplacés le long de l'avenue Delleur. Or, lors de ma précédente question orale du 22 mars 2022, vous aviez répondu ce qui suit : « Le calendrier de remplacement des arbres abattus n'est pas encore fixé. Leur placement dépend en effet du projet de rénovation des trottoirs, pour lequel urban.brussels a exigé un permis d'urbanisme. Dès que la situation administrative le permettra et en fonction des moyens humains disponibles, les trottoirs seront rénovés et les arbres, replantés. » Un peu plus d'un an s'est écoulé et il me semble utile de faire le point sur cette question.

Deze winterperiode is de laatste kans tijdens deze regeerperiode om de aanplantingen te doen. Als dat niet meer zou lukken, welke planning heeft u dan voor ogen?

Où en est la demande de permis d'urbanisme exigé par urban.brussels pour la rénovation des trottoirs, plus particulièrement en vue de pérenniser les aménagements déjà réalisés, dont les pistes cyclables ?

Hoe ziet de algemene werkplanning voor deze buurt eruit? Het is een pijnlijk hoofdstuk dat de bewoners graag willen afsluiten.

Il reste un dernier rendez-vous avant la fin de la présente législature pour replanter des arbres et, ainsi, remplacer ceux qui ont été abattus, à savoir la période automne-hiver qui s'ouvre maintenant. Qu'en est-il ? Verrons-nous de nouveaux arbres le long de cette voirie d'ici à la fin de la législature ? Dans la négative, quel est le calendrier envisagé ?

1109 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- De stedenbouwkundige vergunning behelst niet alleen het planten van een bomenrij, maar ook de aanleg van perrons aan de tramhaltes, aangepaste oversteekplaatsen, veiligheidsingrepen en duurzame markeringen voor de fietsstroken.**

Plus généralement, quel est le calendrier complet des rénovations, permis et aménagements sur ce tronçon, qui permettront aux habitants de Watermael-Boitsfort de clore ce chapitre particulièrement pénible, ces arbres faisant partie du paysage depuis de nombreuses années ?

De aanvraag is ingediend in oktober 2023. Er is een advies binnen en we wachten op de data van het openbaar onderzoek. In januari 2024 komt er een overlegcomité samen en de vergunning volgt in februari. De werken kunnen van start gaan in de zomer

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le permis d'urbanisme ne concerne pas uniquement les trottoirs. Il inclut un nouvel alignement en remplacement des arbres malheureusement abattus, les nouveaux quais de tram, l'adaptation des traversées aux carrefours, les sécurisations locales et la pérennisation des pistes cyclables marquées en chaussée.

La demande de permis a été introduite en octobre 2023. Nous avons reçu un avis de dossier complet en décembre 2023. Nous attendons que soient communiquées les dates de l'enquête

van 2024, zodat in de herfst de bomen aangeplant kunnen worden.

1111 De heer Martin Casier (PS) (in het Frans).- *Dat is eindelijk goed nieuws, want het heeft allemaal veel te lang geduurd.*

Ik veronderstel dat de te planten bomen al enige omvang zullen hebben, zodat de omgeving meteen een landelijke uitstraling krijgt.

1111 Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik vraag u om hierover een schriftelijke vraag te stellen. Leefmilieu Brussel verkiest over het algemeen jongere bomen omdat die betere overlevingskansen hebben. Er wordt dus naar een evenwicht gezocht.*

1111 De heer Martin Casier (PS) (in het Frans).- *Komen er opnieuw lindebomen?*

1111 Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Daar zal ik u schriftelijk op antwoorden.*

- Het incident is gesloten.

1119 MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ

1119 aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

1119 betreffende de toestand van het viaduct op de Brusselse Ring ter hoogte van de gemeente Anderlecht.

1121 De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- *In oktober was in de pers te lezen dat in de omgeving van de Marius Renardlaan in Anderlecht stukken beton zijn losgekomen van het viaduct op de Grote Ring. Uit de laatste inspectie bleken er geen*

publique. Nous espérons que celle-ci se terminera à la fin du mois de décembre 2023. En janvier 2024 se tiendra la commission de concertation, suivie de l'octroi du permis d'urbanisme en février 2024. Le chantier commencera au cours de l'été 2024.

Quant aux travaux de plantation, ils seront menés dans la continuité du chantier, donc probablement à l'automne 2024. J'espère que cela clôturera l'épisode de la perte de ces beaux arbres qui a traumatisé les Boitsfortois et les Bruxellois dans leur ensemble.

M. Martin Casier (PS).- J'espère que le délai sera tenu. En mars 2022, vous évoquiez déjà cette demande de permis, finalement introduite en octobre 2023. Je suppose que les procédures sont lentes, mais c'est tout de même long. L'essentiel est toutefois de pérenniser les aménagements réalisés et de réaménager également les trottoirs qui sont, par ailleurs, dans un état quasi apocalyptique. C'est donc une excellente nouvelle, même si je regrette qu'il ait fallu attendre si longtemps.

Je suppose que les arbres replantés auront déjà une certaine taille et seront à un stade de « préadolescence », ce qui permettra de redonner rapidement son aspect paysager à la voirie. Pouvez-vous nous en dire plus ? Dans la négative, je vous adresserai une question écrite.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je vous invite en effet à m'adresser une question écrite, mais je peux d'ores et déjà vous répondre que, de manière générale, nous veillons à trouver un équilibre pour les arbres un peu plus grands. Plus un arbre est grand, moins il a de chances de survivre à sa plantation. C'est pourquoi Bruxelles Environnement préconise la plantation d'arbres de plus petite taille.

M. Martin Casier (PS).- Replanterez-vous des tilleuls ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je vous répondrai dans le cadre d'une question écrite.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ

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'état du viaduc du ring de Bruxelles situé dans la commune d'Anderlecht.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Dans un article paru dans le journal La Capitale le 16 octobre 2023, nous apprenons que les riverains d'une partie du viaduc du ring de Bruxelles, au niveau de l'avenue Marius Renard dans la commune d'Anderlecht, auraient constaté

stabiliteitsproblemen te zijn, maar de uitzettingsvoegen zijn in slechte staat.

Er is een renovatie gepland van deze belangrijke verkeersader, maar wordt de huidige staat van verval wel nauwgezet opgevolgd? Worden er nu al maatregelen genomen om de veiligheid te garanderen?

Hoe verlopen die wegeninspecties en hoe kunnen de controle en het onderhoud verbeteren? Hoe worden dergelijke renovatiewerken gefinancierd? Is er al geld vrijgemaakt voor deze werf?

Wordt er gedacht aan een meer transparante communicatie rond de staat van de wegeninfrastructuur? Dat zou het vertrouwen bij de burger versterken.

de nombreuses dégradations à l'ouvrage d'art. Des morceaux de béton se seraient notamment détachés de sa structure.

Datant de septembre 2022, la dernière inspection visuelle complète du viaduc n'indique aucun problème de stabilité. Cependant, le viaduc est classé dans la catégorie C par le règlement technique qui est d'application, principalement en raison du mauvais état de ses joints de dilatation.

Ce viaduc revêt une importance cruciale pour les circulations régionale et locale et son état annonce de sérieux problèmes si rien n'est fait. Une rénovation complète est prévue, conformément au programme technique de rénovation finalisé sur la base des inspections instrumentées en cours.

À la lumière de cette information interpellante, je souhaiterais vous demander si une évaluation précise de l'état de délabrement de cette portion du ring de Bruxelles est en cours.

Quelles mesures immédiates ont été prises pour garantir la sécurité des usagers à la lumière des problèmes signalés sur le viaduc ?

Comment les inspections des infrastructures routières sont-elles menées ? Quelles sont les mesures prises pour améliorer la surveillance et la maintenance de ces infrastructures ?

Comment le financement de ces travaux de rénovation sera-t-il assuré ? Un budget est-il alloué à ce chantier ?

Existe-t-il des plans pour améliorer la transparence et la communication sur l'état des infrastructures routières afin de restaurer la confiance du public ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les inspections des infrastructures routières pour l'ensemble des ouvrages d'art gérés par la Région de Bruxelles-Capitale se répartissent comme suit :

- les inspections intermédiaires, qui consistent en des contrôles de routine visuels réalisés au moins une fois par an ;

- les inspections techniques de type A, maintenues à un rythme annuel depuis 2018, qui sont également visuelles et comprennent l'ensemble de l'ouvrage. Les dernières inspections de ce type ont eu lieu entre mai et octobre 2023 ;

- les inspections spécialisées de type B, qui se focalisent sur certains éléments d'un ouvrage d'art ayant révélé des défauts ou dégradations ou en étant suspectés, quand des anomalies ont été détectées lors d'inspections de type A.

En cas d'évolution anormale ou d'apparition d'une nouvelle dégradation, spontanée ou due à l'action d'un tiers, Bruxelles Mobilité dispose d'outils contractuels - marchés d'inspection, d'études et de travaux - permettant de répondre aux situations d'urgence.

¹¹²³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Wegeninspecties gebeuren op verschillende manieren en momenten. Minstens eenmaal per jaar is er een visuele routinecontrole. Sinds 2018 zijn er jaarlijks technische controles van het type A; de laatste keer gebeurde dat tussen mei en oktober 2023. Specifieke controles van het type B vinden plaats wanneer er bepaalde of verontrustende gebreken vastgesteld zijn.*

Patrouilles van Brussel Mobiliteit controleren het wegdek geregeld op beschadigingen. De technische dienst krijgt ook rechtstreeks informatie binnen. Voor noodsituaties heeft Brussel Mobiliteit diverse contracten lopen om snel te kunnen ingrijpen.

De staat van bruggen en wegen wordt ingedeeld in verschillende categorieën. A betekent dat de brug gevaarlijk is; B betekent dat de gebreken verergeren. Het viaduct aan de Marius Renardlaan valt onder categorie C: er zijn middelgrote gebreken door de slechte staat van de uitzettingsvoegen. Die zijn te wijten aan de veroudering van het beton uit de jaren zeventig, maar de stabiliteit en de bruikbaarheid van het bouwwerk staan niet ter discussie.

¹¹²⁵ *Uit de laatste visuele inspectie, in september 2022, bleek dat de veiligheid van de weggebruikers niet in gevaar is.*

In 2024 wordt er een bestek opgemaakt voor de werken, die passen binnen de globale renovatie van het bruggencomplex in Neerpede. Afhankelijk van de complexiteit van het globale project en eventuele technische moeilijkheden wordt er in 2025 een aannemer aangeduid, die de werken gefaseerd zal uitvoeren tussen 2027 en 2029. In afwachting gebeuren er jaarlijks inspecties.

In 2024 is er via een basisallocatie voor investeringen een bedrag van 35,5 miljoen euro toegewezen. Het bedrag en de inschrijving worden later aangepast, als er meer duidelijkheid is over de werken en de aanbestedingsprocedure.

In de meerjareninvesteringsprogramma's voor bruggen en wegen staan de resultaten van de inspecties. Daar vindt men ook de globale staat van de wegeninfrastructuur die onder het beheer van het Brussels gewest valt en een inventaris van de risico's op korte en lange termijn, met de vereiste ingrepen, de planning van de werkzaamheden en het daarvoor benodigde budget.

Pour ce qui concerne le suivi de la voirie en surface et de ses accessoires, des patrouilles sillonnent régulièrement le réseau pour détecter les anomalies. De plus, la permanence technique de Bruxelles Mobilité reçoit des informations en direct.

Concernant l'évaluation de l'état de délabrement du viaduc surplombant l'avenue Marius Renard, il faut savoir que l'état de santé des ouvrages d'art est classé en plusieurs catégories : A signifie que le pont est dangereux, B, qu'il présente des défauts en évolution et C, des défauts de moyenne importance. Les catégories s'arrêtent à la lettre F, qui indique que l'ouvrage ne présente aucun défaut. Le viaduc surplombant l'avenue Marius Renard est classé en catégorie C : il présente des défauts de moyenne importance liés au mauvais état de ses joints de dilatation.

Les dégradations constatées résultent, pour leur grande majorité, du vieillissement normal d'ouvrages en béton précontraint construits dans les années 1970. En l'état, la stabilité et l'exploitabilité du viaduc ne sont en aucun cas remises en cause par les défauts constatés.

Les conclusions de la dernière inspection visuelle complète du viaduc réalisée en septembre 2022 indiquent par ailleurs qu'aucun désordre ne met en péril la sécurité des usagers.

Finalisé sur la base des inspections instrumentées en cours, le programme technique de la rénovation du viaduc sera transposé en 2024 dans le cahier des charges de son exécution. Cette rénovation s'inscrit dans le programme global de rénovation de l'ensemble des viaducs du complexe de la Pede, qui inclut l'extension du réseau de panneaux acoustiques absorbants pilotée par Beliris.

Sous réserves liées à la complexité de la gestion de la globalité du projet ainsi qu'aux difficultés techniques, les entreprises qui devront exécuter les travaux par phases entre 2027 et 2029 seront désignées en 2025.

Entre-temps, les inspections visuelles se poursuivent à un rythme annuel.

Un engagement de 35,5 millions d'euros est prévu en 2024 sur l'allocation de base Investissements. Le montant et l'année d'engagement seront adaptés en fonction de la finalisation de la définition du programme des travaux et des délais liés aux procédures de passation des marchés publics.

Pour assurer la transparence de l'état des infrastructures, les programmes pluriannuels des investissements pour les ponts et tunnels gérés par la Région bruxelloise détaillent les résultats des inspections. Ceux-ci incluent l'état de santé de l'ensemble des ouvrages gérés par la Région, l'inventaire des risques immédiats et à long terme, les actions nécessaires pour répondre aux risques inventoriés, la planification des interventions et le budget correspondant.

1127 **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *Uw antwoord stelt mij gerust, en wellicht ook de betrokken inwoners. U bent zich bewust van de situatie en u zult actie ondernemen.*

- Het incident is gesloten.

1131 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ**

1131 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1131 **betreffende de veiligheidsoperatie op het openbaar vervoer.**

1133 **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *Volgens een recent persartikel vond een veiligheidsoperatie op het openbaar vervoer plaats om een antwoord te bieden op de diverse vormen van criminaliteit en om via een zichtbare aanwezigheid een afschrikkingseffect te sorteren.*

De operatie heeft geleid tot gerechtelijke en bestuurlijke aanhoudingen, inbeslagnames van verdovende middelen en een arrestatiebevel. Fraude op het openbaar vervoer is nog een ander probleem.

Welke lessen zijn er uit de controles getrokken met betrekking tot de vervoersbewijzen?

Welke maatregelen zijn getroffen om het onveiligheidsgevoel veroorzaakt door de aanwezigheid van drugsverslaafden te verminderen?

Hoe wilt u de proactieve samenwerking van de veiligheidsdiensten bevorderen?

1135 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De MIVB wordt gefinancierd door het gewest, maar ook door de verkoop van tickets en abonnementen. De prijs mag evenwel*

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Vos réponses sont plutôt rassurantes. Je constate que vous êtes consciente de la situation et que vous allez agir. Un cahier des charges est attendu dans le courant de l'année prochaine et des budgets seront alloués pour la réalisation des travaux, ce qui est à même de rassurer les citoyens anderlechtois.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ

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'opération de sécurité dans les transports en commun.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Un récent article de presse faisait état d'une opération de sécurité ciblée dans les transports en commun, menée conjointement par la police fédérale, la police locale, les services de sécurité des sociétés de transport et l'Office des étrangers. Son principal objectif était de réagir aux diverses formes de criminalité constatées et d'instaurer une présence visible pour dissuader d'éventuelles activités illégales.

Cette opération s'inscrit dans le cadre d'une série d'initiatives similaires prises cette année pour garantir la sécurité des transports en commun. Elle a conduit à des arrestations judiciaires et administratives, des constats d'infraction de roulage, des saisies de produits stupéfiants et une ordonnance de capture, ce qui met en évidence le défi que représente la sécurisation des services de transport public. La fraude dans les transports en commun pose également un problème qui doit être résolu pour garantir une utilisation sûre et intégrée de ces services.

S'agissant des titres de transport, quels enseignements ont été tirés des contrôles réalisés ? Comment faire respecter l'obligation de posséder un titre valide pour emprunter les transports en commun ? Nous apprenons dans un autre article que les personnes qui fraudent aux portiques sont ou seraient prises en photo.

Quels dispositifs ont été prévus pour diminuer le sentiment d'insécurité lié à la présence d'usagers de drogues dans les stations de métro et de prémétro ainsi qu'à leurs abords ?

Comment entendez-vous encourager la collaboration proactive des services de sécurité concernés pour mieux sécuriser les transports en commun ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La STIB fournit un service public essentiel en Région de Bruxelles-Capitale. Le financement, qui est l'un de ses piliers, est en grande partie assuré par la Région, mais aussi, pour une part importante, par la vente des billets et abonnements. Le prix ne doit pas être un obstacle à l'utilisation des transports publics, raison pour laquelle

nooit een obstakel zijn om het openbaar vervoer te gebruiken. Daarom zijn tal van voorkeurstarieven ingevoerd.

Een geldig ticket kopen is ook een manier om de 10.000 medewerkers van de MIVB, haar infrastructuur en de honderdduizenden andere reizigers, die de regels wel naleven, te respecteren.

De MIVB organiseert regelmatig campagnes om de reizigers te herinneren aan het belang van een geldig ticket.

Het systeem om fraudeurs op te sporen die tegen andere reizigers aanplakken om door de portieken te geraken, is nog niet in dienst genomen.

De MIVB pakt de problematiek van de zwervers en drugsverslaafden op verschillende niveaus aan: MIVB-agenten op het terrein, samenwerking met de politie, meer bewakingscamera's enzovoort. Vorige week kwam in deze commissie ook het project Sublink aan bod.

Er bestaat een goede samenwerking tussen de MIVB en de politiediensten. In 2023 hebben gezamenlijke oefeningen plaatsgevonden en zijn goede praktijken uitgewisseld om de samenwerking nog te versterken. Het doel is om bij gezamenlijke interventies doeltreffender op te treden.

de nombreux tarifs préférentiels ont été instaurés, qui permettent à des centaines de milliers de Bruxellois et à des dizaines de milliers de voyageurs non bruxellois d'emprunter les transports publics à moindre coût.

En contrepartie, il convient de respecter le service de base fourni par la STIB. Les transports publics sont durables, essentiels et de très haute qualité, et ne sont donc pas un produit jetable. La possession d'un billet valide est aussi une manière de respecter les 10.000 collaborateurs de la STIB, ses précieuses infrastructures et les centaines de milliers de voyageurs qui adhèrent à ces règles. Le contrôle des billets est donc essentiel.

La STIB mène régulièrement des campagnes, notamment par affichage et sur son site internet, pour rappeler aux voyageurs l'importance de posséder un titre de transport valide et validé, en rappelant le montant des amendes encourues en cas de fraude. Les opérations de contrôle des titres de transport par les agents ont également pour objectif de renforcer la sécurité et le sentiment de sécurité sur le réseau.

Comme expliqué lors d'une précédente question sur le sujet, le système de détection, photo à l'appui, des fraudeurs qui se collent à d'autres voyageurs pour passer les portillons n'est pas encore en service. Pour l'instant, les agents de la STIB ont seulement été formés à l'utilisation du programme. Ce système n'a pas d'autre finalité que lutter contre la fraude et endiguer le phénomène du « petit train », qui fait l'objet de nombreuses plaintes de voyageurs.

Les mesures prises par la STIB pour répondre à la problématique des personnes en errance et toxicomanes sur son réseau ont également fait l'objet de discussions la semaine passée. Pour rappel, en réponse à ce phénomène de société qui n'est pas propre aux transports publics, mais se ressent dans toute la Région bruxelloise, la STIB agit à différents niveaux. Citons la présence d'agents de la STIB sur le terrain, la collaboration avec les polices locales et fédérale, l'augmentation du nombre de caméras de surveillance et la collaboration avec les associations spécialisées dans la prise en charge de ce type de public. Nous avons aussi abordé, la semaine passée, le projet Sublink.

La collaboration entre la STIB et les services de police est très bonne. Des initiatives sont prises, telles que les missions de sécurisation communes sur des thématiques spécifiques faisant suite à des analyses de phénomènes comme le vol, le vandalisme, les graffiti ou les agressions à des endroits spécifiques.

Le service de sécurité de la STIB et les services de police ont des échanges réguliers. De plus, des exercices et des échanges de bonnes pratiques ont également eu lieu en 2023, de manière à renforcer la collaboration entre les différents acteurs de la sécurité. Ces initiatives portent leurs fruits grâce à une meilleure collaboration et coordination des actions, l'objectif étant d'être plus réactif et performant lors des interventions communes.

1137 **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *Ik ben blij dat er binnenkort een detectiesysteem komt voor problemen met zwartrijders.*

- Het incident is gesloten.

1141 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ**

1141 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1141 **betreffende de vooruitgang van het project voor de heraanleg van de Prinses Elisabethlaan.**

1143 **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *De werken aan het noordelijk deel van de Prinses Elisabethlaan, vanaf de Lambermontlaan, zijn stilgelegd om buurtoverleg op te starten. Dat heeft te maken met de commotie die ontstond over het verdwijnen van tientallen parkeerplaatsen, waaronder ook voor personen met een handicap. In maart zei u dat er een compromis in de maak was, na enkele aanpassingen.*

De werken liggen nog altijd stil en de buurt ligt er gehavend bij.

Zijn er intussen parkeerplaatsen gevonden buiten de openbare weg? Is er een overeenkomst over de parkeermogelijkheden aan de school in de Capronnierstraat, waarnaar u in maart zelf verwees? Of is er een samenwerking mogelijk met andere instanties om de geschrapte parkeerplaatsen te compenseren?

Is er buurtoverleg geweest en wat waren de conclusies?

Wanneer zullen de werken aan het noordelijk deel afgerond zijn? Hebt u met de MIVB en Brussel Mobiliteit een oplossing gevonden om ze tot een goed einde te brengen?

M. Ibrahim Dönmez (PS).- La semaine dernière, nous avons effectivement reçu une partie des réponses à ma question portant sur la toxicomanie.

Concernant la sécurité et la fraude, je suis ravi qu'un système de détection soit en cours d'élaboration et bientôt en application pour éviter ce genre d'incidents. La fraude est intolérable et nous devons être très réactifs face à ce problème.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ

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'état d'avancement du projet de réaménagement de l'avenue Princesse Élisabeth.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Sur l'avenue Princesse Élisabeth, les travaux qui ont commencé le 9 janvier 2023 devaient être achevés fin juillet 2023. Or, aujourd'hui, seule la section entre la place Eugène Verboekhoven et le boulevard Lambermont a été réalisée. En effet, la section nord a été interrompue afin de permettre des discussions avec les citoyens, dans le but d'apaiser la tension autour de ce projet. Plusieurs dizaines de places de stationnement, dont des emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite, devaient être supprimés.

Madame la Ministre, interrogée sur ce sujet lors d'une réunion de la commission de la Mobilité en mars, vous avez indiqué que des adaptations permettraient de parvenir à un compromis. Vous avez notamment évoqué la mutualisation des places de parking de l'école de la rue Capronnier, bien qu'aucune convention s'y référant n'ait encore été signée à cette date.

Aujourd'hui, les travaux ne progressent plus, et le quartier est quelque peu défiguré.

Avez-vous trouvé des solutions pour le stationnement hors voirie ?

Les conventions nécessaires à la mutualisation des places de stationnement de l'école de la rue Capronnier ont-elles été signées ? Sinon, avez-vous envisagé un partenariat avec d'autres institutions pour trouver un moyen de compenser les places de stationnement qui ont été supprimées ?

Confirmez-vous que des consultations citoyennes ont bien eu lieu ? Quelles en ont été les conclusions ?

Où en sont les travaux relatifs à la section nord de l'avenue Princesse Élisabeth ? Quand estimez-vous qu'ils seront achevés ? Avez-vous trouvé, en collaboration avec la STIB et

¹¹⁴⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De werken hebben een meervoudig doel: het comfort voor de wachtenden verbeteren, de trams en bussen toegankelijker maken voor personen met een beperkte mobiliteit en de commerciële snelheid betrouwbaarder maken. Uit een evaluatie van het eerste deel van het traject, dat al afgewerkt is, blijkt dat alvast de eerste twee doelen bereikt zijn.*

Het zuidelijke deel van de Prinses Elisabethlaan wordt nog afgewerkt. De bomen worden nog deze winter geplant. Sinds 30 september 2023 wordt de wijk weer bediend door bussen en trams en de haltes zijn veiliger en toegankelijker geworden.

De werken aan het noordelijke deel van het traject zijn opgeschort. In december 2023 organiseert de gemeente Schaarbeek een overleg tussen de MIVB en de omwonenden. Momenteel kan ik dus nog niet zeggen wanneer die werken klaar zullen zijn.

¹¹⁴⁷ *De heraanleg van de openbare ruimte wordt gefinancierd door het gewest (via het programma Avanti) omdat de stedenbouwkundige vergunning voldoet aan de voorwaarden dat de tram- en buslijnen richting Lambermontlaan versterkt moeten worden. Als dat niet meer gegarandeerd is, brengt dat ook de financiering in het gedrang.*

Er zijn 33 parkeerplaatsen verdwenen. Parking.brussels heeft een akkoord bereikt met de NMBS, die parkeerplaatsen op de parking van het station van Schaarbeek ter beschikking van omwonenden zal stellen. Ook de promotor ION stelt een aantal plaatsen ter beschikking via Be Park.

Mijn antwoord betreffende de commerciële snelheid van het openbaar vervoer bezorg ik aan het commissiesecretariaat.

Bruxelles Mobilité, de nouveaux plans ou solutions pour mener ces travaux à bien ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Outre le remplacement des rails usés, le projet poursuit deux objectifs : l'amélioration du confort durant l'attente et de l'accès aux trams et bus pour les personnes à mobilité réduite (PMR), ainsi que de la régularité de la vitesse commerciale.

La réalisation du premier tronçon, au sud de l'aménagement, ainsi que le remplacement des voies du carrefour avec le boulevard Lambermont permettent une première évaluation. Le confort et l'accessibilité ont été incontestablement améliorés, puisque les usagers peuvent désormais entrer dans le tram ou le bus de plain-pied, avec un écart minimal entre le véhicule et le quai. Ils disposent aussi d'un espace d'attente confortable et d'abris correctement dimensionnés. Le choix de faire passer la piste cyclable derrière l'abri, ce qui évite les conflits entre usagers et cyclistes, se révèle également pertinent. L'arrêt Coteaux, par exemple, faisait l'objet de nombreuses plaintes à ce sujet.

Je ne vais pas vous donner lecture de tous les détails, mais selon les premières estimations des services, les changements ont un impact positif sur la vitesse commerciale des bus et des trams.

La section sud de l'avenue Princesse Élisabeth est quant à elle en cours de finalisation. Les arbres seront plantés cet hiver encore. Les quatre lignes de bus et de tram desservent à nouveau le quartier depuis le 30 septembre 2023. Les voyageurs et riverains bénéficient désormais d'un cadre accessible et sécurisé. L'arrêt Princesse Élisabeth a été élargi, doté d'abris et mis aux normes d'accessibilité PMR.

Les travaux exécutant le permis d'urbanisme dans la section nord du projet sont suspendus. Une consultation citoyenne aura bien entendu lieu et la concertation entre les riverains et la STIB sera lancée par la commune de Schaarbeek dans le courant du mois de décembre 2023. Une date de rencontre doit encore être fixée, si cela n'a pas été fait depuis la rédaction de cette réponse.

La date de fin de cette partie du chantier ne pourra être déterminée que lorsque les travaux auront débuté sur cette section. Différentes propositions seront mises sur la table pour mener à bien ce projet, qui permettra de renforcer les performances des lignes de tram et de bus en direction du boulevard Lambermont.

Il importe de rappeler que si le projet de réaménagement des espaces publics de l'avenue Princesse Élisabeth est financé par la Région - et plus spécifiquement par le programme Avanti -, c'est parce que le permis d'urbanisme délivré répond favorablement aux conditions de renforcer les performances des lignes de tram et de bus en direction du boulevard Lambermont. Si ces conditions ne sont plus garanties, le financement sera de facto remis en cause.

Enfin, en ce qui concerne le stationnement, qui constitue la principale inquiétude des riverains, 33 places ont été supprimées.

1149 **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *Ik ben zeer blij dat de doelstellingen bereikt worden. Ik hoop dat de komende gesprekken ook de werken aan het noordelijke deel van het traject weer vlot kunnen trekken.*

Het grote struikelblok zijn de parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen van de NMBS worden al jaren gebruikt door de buurtbewoners en vormen dus geen nieuwe oplossing. De parkeerplaatsen van ION zijn wel uitstekend nieuws, maar er moeten nog meer plaatsen gezocht worden.

- Het incident is gesloten.

1153 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ**

1153 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1153 **betreffende de vernieuwing van de tramsporen in de Léon Theodorstraat in Jette.**

L'étude de compensation a mené à la conclusion d'un accord entre parking.brussels et la SNCB pour la mise à disposition des places du parking de la gare de Schaerbeek aux riverains, qui est en cours de finalisation.

Par ailleurs, le promoteur ION mettra à la disposition des riverains ses places de stationnement dans le parking de l'école. Étant donné qu'il a préféré travailler en direct avec l'opérateur privé Be Park plutôt qu'avec parking.brussels, celles-ci seront mises à la disposition des riverains aux conditions fixées par Be Park.

Je transmettrai les informations concernant les vitesses commerciales de la STIB au secrétariat de la commission.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Je suis ravi de voir que les objectifs en matière d'accessibilité, de vitesse commerciale, de végétalisation et d'embellissement de cette portion du quartier sont atteints. Cette nouvelle réjouira les Schaerbeekois.

Actuellement, la partie nord du chantier est bloquée. Des concertations devraient être organisées au cours de ce mois. En ma qualité de conseiller communal à Schaerbeek, je suis le dossier de très près. Évidemment, il intéresse chacun d'entre nous et j'espère que nous pourrions bénéficier des mêmes aménagements.

Véritable pierre d'achoppement du dossier, la question du stationnement est cruciale. Le parking mis à disposition par la SNCB est déjà exploité depuis de nombreuses années, il ne s'agit aucunement d'une nouvelle solution proposée dans le cadre du chantier.

La mutualisation des places de l'école de la rue Capronnier est une mesure importante. Au moment où j'ai rédigé ma question, aucun accord n'avait été trouvé, mais celui que vous venez d'annoncer permettra de compenser quelques places de stationnement. Les citoyens seront satisfaits de l'apprendre.

Comme la pression du stationnement pèse énormément sur ce quartier, il faut continuer à chercher d'autres solutions. Parvenir à dénouer ce point permettra d'aboutir à un beau projet avec de beaux espaces bien conçus pour les transports en commun au profit de tous les Schaerbeekois.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ

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 rénovation des rails de tram rue Léon Theodor à Jette.

1155 **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *In de Léon Theodorstraat in Jette wordt al meer dan een jaar aan de tramsporen gewerkt. De werken zouden nog tot 2024 duren en veroorzaken heel wat hinder voor de plaatselijke handelaars, die hun klanten verliezen en hun omzet sterk zien dalen. Bovendien bemoeilijkt de drastische vermindering van het aantal parkeerplaatsen de leveringen.*

Veel handelaars vinden dan ook dat de hinderpremie van 2.000 euro niet volstaat. Hoe is het bedrag van die compensatie bepaald? Is de regering van plan om die financiële steun te verhogen?

Welke maatregelen overweegt de regering om de levering van goederen te vergemakkelijken en de mobiliteit van klanten en plaatselijke handelaars te verbeteren?

Hoe wordt ervoor gezorgd dat het tijdschema van het project wordt nageleefd en dat er geen grote vertragingen optreden?

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Le 23 octobre dernier, un article paru dans le journal La DH a mis en lumière une situation préoccupante dans la rue Léon Theodor à Jette. Cette situation découle des travaux de rénovation des rails de tram en cours depuis plus d'un an et prévus jusqu'en 2024.

Les commerçants locaux expriment leur mécontentement face à cette situation. Certains ont en effet observé une forte diminution de leur clientèle depuis l'interruption de la ligne de tram en raison des travaux ainsi qu'une baisse significative de leur chiffre d'affaires due au manque de passage occasionné par le chantier. De plus, la réduction drastique du nombre d'emplacements de stationnement complique les opérations de livraison et aggrave la situation pour les entreprises locales.

D'après l'article de presse, certains commerçants, qui ont bénéficié de primes d'un montant de 2.000 euros, estiment que ces compensations sont insuffisantes pour faire face aux perturbations engendrées par le chantier.

Comment le montant de cette compensation a-t-il été déterminé ? Le gouvernement envisage-t-il d'augmenter cette aide financière pour mieux répondre aux besoins des commerçants dont l'activité a été considérablement affectée par les travaux ?

En ce qui concerne la réduction des emplacements de stationnement, quelles solutions alternatives le gouvernement envisage-t-il pour faciliter les opérations de livraison et soutenir la mobilité des clients et des commerçants locaux tout en respectant les besoins de désenclavement du quartier ?

Si, à ce jour, aucun retard n'est signalé dans le déroulement des travaux de rénovation des rails de tram rue Léon Theodor, nous sommes conscients que la durée du chantier, démarré en 2022, s'étendra jusqu'en 2024. Afin de minimiser l'impact prolongé des travaux sur la vie des commerçants et des résidents locaux, des mesures sont-elles bien mises en œuvre pour que le calendrier prévu du projet soit respecté et qu'aucun retard significatif dans son déroulement ne survienne ?

1157 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Er zijn al heel wat werken in die Jetse wijk uitgevoerd, en we zien daarvan ook de positieve effecten. Zo hebben de werken aan tramlijn 9 en de herinrichting van het Koningin Astridplein, beter bekend als het Spiegelplein, al laten zien hoezeer de openbare ruimte en de wijken kunnen worden verbeterd.*

Dat neemt niet weg dat tijdens sommige fasen van de werken een buurt sterke hinder kan ondervinden. Daarom hebben we compenserende maatregelen klaar. De voorwaarden en bedragen van de hinderpremies voor handelaars worden bepaald door het besluit van 14 februari 2019 en in detail uitgelegd op de website van Brussel Economie en Werkgelegenheid.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Ce quartier de Jette a effectivement déjà connu de nombreux chantiers. Mais nous pouvons aussi y constater les effets bénéfiques des aménagements. Par exemple, les travaux sur la ligne de tram 9 et les aménagements de la place Reine Astrid - plus connue sous le nom de place du Miroir - ont déjà montré combien l'espace public et les quartiers peuvent être améliorés. Certaines phases de chantier sont toutefois difficiles et il faut apporter des réponses aux légitimes inquiétudes qu'ils soulèvent.

Les conditions de délivrance des indemnités aux commerçants ainsi que leurs montants sont définis par l'arrêté du 14 février 2019 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'indemnisation forfaitaire des commerces impactés par un chantier en voirie publique. Les conditions d'octroi des primes, les montants et les formulaires sont expliqués en détail sur le site internet de Bruxelles Économie et Emploi.

De leveringszones zullen meer dan verdubbeld worden. Vóór de werken had de Leon Theodorstraat in totaal 54 meter leveringszone. Na de werken zal dat 120 meter zijn.

Tijdens de werken in de Léon Theodorstraat kunnen bewoners tegen een speciaal tarief een abonnement nemen in de parkeergarage aan het Spiegelplein. Ze kunnen ook een abonnement kopen voor de NMBS-parkeergarage bij het station, aan het andere eind van de straat. Ook klanten van de winkels in de Léon Theodorlaan kunnen de parkeergarage aan het Spiegelplein gebruiken.

Het tijdschema wordt gerespecteerd. De werken aan de transporen verlopen volgens schema en zullen tot april 2024 duren. De voetpaden worden tussen november 2023 en juni 2024 vernieuwd door Brussel Mobiliteit.

¹¹⁵⁹ *De gemeente Jette heeft hub.brussels om hulp gevraagd bij het informeren van de handelaars over de hinderpremie. Daarover zal een informatievergadering worden georganiseerd.*

Daarnaast ondersteunt hub.brussels de handelaars en verenigingen via een project om hun etalages aantrekkelijk te maken in deze feestperiode.

¹¹⁶¹ **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *Het is goed om te horen dat de handelaars worden geïnformeerd over de steun die ze kunnen krijgen en dat de buurtbewoners en klanten terecht kunnen in de parkeergarages van de NMBS en het Spiegelplein. We moeten ze daarover blijven informeren.*

De handelaars en buurtbewoners zullen ook heel blij zijn om te horen dat het project volgend jaar op tijd klaar zal zijn.

- Het incident is gesloten.

Les zones de livraison vont être multipliées et leur longueur sera, in fine, plus que doublée. Avant les travaux, la rue Léon Theodor comptait au total 54 mètres de zones de livraison. Après travaux et conformément au permis délivré, elles auront une longueur cumulée de 120 m, répartis dans les rues perpendiculaires à la rue Léon Theodor et au plus près de celle-ci.

Quant au stationnement pour les clients et riverains, les études de stationnement indiquent un taux d'occupation oscillant entre 81 % et 83 % en journée. Il y a aussi des possibilités de stationnement hors voirie pour les riverains. Dans le cadre du réaménagement de la rue Léon Theodor, il existe des abonnements à un tarif spécifique pour les riverains dans le parking Miroir. De même, des abonnements peuvent être souscrits dans le parking SNCB à la gare, situé à l'autre bout de la rue. Le parking Miroir est naturellement également disponible aux clients des commerces de la rue Léon Theodor.

Comme vous le mentionnez, les travaux rue Léon Theodor avancent selon le calendrier. Le chantier est prévu jusqu'au début du mois de juillet 2024. Le renouvellement des voies de tram par la STIB durera jusqu'en avril 2024. Le renouvellement des trottoirs, réalisé par Bruxelles Mobilité, est prévu de novembre 2023 à juin 2024.

Bien entendu, le chantier ayant un impact considérable pour les commerçants, tout est mis en œuvre pour garantir le bon déroulement des prochaines phases et éviter tout retard significatif. Cela fait partie intégrante des accords conclus avec les commerçants.

Afin de réduire le plus possible l'impact du chantier sur le quartier, la commune de Jette a sollicité l'aide de hub.brussels pour informer les commerçants concernant la procédure d'octroi de la prime chantier. Une séance d'information sera organisée à cet effet.

En parallèle, hub.brussels accompagne les commerçants et associations de la rue Léon Theodor par le biais d'un projet de dynamisation de leurs vitrines pendant les travaux et à l'occasion des fêtes de fin d'année.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Pour les commerçants touchés par ces travaux, on peut voir qu'il y a un suivi et que la situation est réglementée à travers l'arrêté de 2019. On voit aussi qu'ils sont informés, ils ne sont pas abandonnés.

Du reste, des places hors voirie sont disponibles. La place du Miroir et la SNCB sont des solutions alternatives pour les riverains. Il faut continuer à informer ces personnes qu'elles peuvent se garer à ces endroits.

Enfin, le calendrier est respecté. C'est un chantier très long et le fait d'aboutir l'année prochaine, dans les temps, est une très bonne chose. Vos réponses vont faire plaisir aux commerçants et aux riverains.

1163 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

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

1163 **en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,**

1163 **betreffende de snelheid van de trams en de follow-up van aanbevelingen 16 en 17 van de overlegcommissie over geluidshinder.**

1165 **De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- In juni keurde het parlement 21 aanbevelingen goed die de overlegcommissie over geluidshinder had uitgewerkt. Stadslawaai stelt mensen bloot aan permanente geluidsstress en kan leiden tot gezondheidsproblemen.**

Aanbevelingen 16 en 17 gaan over geluidshinder door voertuigen. Daarin wordt onder meer aanbevolen om zo snel mogelijk maatregelen te nemen om de geluids- en trillingshinder te beperken die door het openbaar vervoer worden veroorzaakt. Zo beveelt de commissie aan om trams buiten eigen bedding een snelheidsbeperking op te leggen van 30 km/u op wegen die ze delen met andere vervoersmodi.

Welk gevolg werd er gegeven aan de aanbevelingen 16 en 17 van de overlegcommissie?

- *L'incident est clos.*

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARC LOEWENSTEIN

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,

et 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 vitesse des trams et le suivi des recommandations 16 et 17 adoptées par la commission délibérative chargée de formuler des recommandations sur le bruit en milieu urbain.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Ce 10 juin, le Parlement adoptait 21 recommandations élaborées par la commission délibérative qui s'est penchée sur la problématique du bruit en milieu urbain.

Les scooters et les voitures « kités » ou débridés, le bruit des klaxons, la vitesse parfois excessive génèrent de réelles nuisances dans une série de quartiers de la Région bruxelloise. Les habitants connaissent également des survols de nuit, qui perturbent le sommeil des grands et des petits.

Dans une série de cas, les trams, qui ne sont pas soumis aux règles du Code de la route, roulent à trop grande vitesse sur des voiries partagées avec d'autres modes de transport. Cette vitesse excessive s'ajoute au bruit ambiant, crée des vibrations qui abîment parfois les habitations et génère des problèmes de sécurité. Je vous ai déjà interrogée à plusieurs reprises sur cette problématique.

Le bruit en ville use les nerfs, empêche de se concentrer, prive de sommeil, peut rendre agressif et entraîne des problèmes de santé. Des habitants désormais confrontés à un stress permanent voient leur qualité de vie se dégrader et ont parfois l'impression d'être abandonnés par les décideurs politiques.

Parmi ses recommandations liées à la mobilité, la commission délibérative en a émis deux sur le sujet, à savoir la 16 (« Faire respecter la limitation de la vitesse à 30 km/h par tous les types de transport ») et la 17 (« Diminuer les vibrations et les bruits générés par les transports en commun »).

La commission délibérative recommande donc :

- « d'imposer aux trams - qui restent prioritaires - une limitation de vitesse à 30 km/h en dehors des sites propres, sur les voiries qu'ils partagent avec les autres modes de transport » ;

¹¹⁶⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *In 2004 sloten de MIVB, Leefmilieu Brussel en het Brussels Gewest een overeenkomst waarin de Duitse trillingsnorm DIN 4150 werd vastgelegd als controlenorm. Die wordt overal in Europa gebruikt.*

Bij elke spoorvernieuwing of uitbreiding van het net laat de MIVB een studie uitvoeren om het trillingsniveau te voorspellen en te bepalen welke technieken er toegepast moeten worden.

De MIVB neemt verschillende maatregelen om de trillingen door trams te beperken. Zo maakt ze gebruik van trillingsvrije matten en zwevende vloerplaten. De sporen, de verbindingen en de wissels worden regelmatig gecontroleerd op slijtage en beschadiging en indien nodig vervangen. Ten slotte zorgen technologische vernieuwingen ervoor dat de nieuwe trammodellen minder trillingen veroorzaken. Die maatregelen hebben vruchten afgeworpen, hoewel er op enkele plekken nog problemen zijn.

Als alles goed gaat, zal het nieuwe openbare dienstcontract van de MIVB voor het einde van het jaar voorgelegd worden aan de regering. Daarin werd opgenomen dat de MIVB haar inspanningen zal voortzetten om de geluids- en trillingshinder van het openbaar vervoer te verminderen.

Twee maanden geleden hebben de MIVB en het gewest, vertegenwoordigd door Leefmilieu Brussel, overigens een nieuwe milieuovereenkomst over geluid en trillingen ondertekend.

- « de prendre le plus vite possible des mesures afin de lutter contre le bruit et les vibrations subies par les riverains et les habitations proches des lignes de transport en commun et de les inclure dans les négociations des prochains contrats de gestion de la STIB, de la SNCB et d'Infrabel » ;

- « de faire contrôler par un organisme indépendant le respect des mesures de limitation des vibrations et des bruits générés par les transports en commun et de prévoir des sanctions dans les conventions entre la STIB, la SNCB, Infrabel et Bruxelles Environnement » ;

- « de prendre en compte la problématique des nuisances sonores dans les décisions opérationnelles et d'investissement (matériel, signaux d'alerte de blocage des portiques, air conditionné...) » ;

- « de prendre obligatoirement des mesures dans les points noirs acoustiques identifiés par Bruxelles Environnement ».

Pourriez-vous m'informer du suivi de ces recommandations 16 et 17 adoptées par la commission délibérative ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- S'agissant des mesures visant à limiter les vibrations, une convention liant la STIB, Bruxelles Environnement et la Région bruxelloise depuis 2004 fixe les seuils de vibrations. Elle utilise la norme DIN 4150 comme norme de contrôle. Il s'agit d'une norme scientifique allemande, utilisée en Europe, de contrôle des vibrations pour le confort des riverains.

Depuis les années 2000, lors de chaque extension du réseau ou renouvellement de voie, la STIB commande à un bureau externe la réalisation d'une étude prédictive. Celui-ci effectue des mesures dans le sol pour prédire le niveau vibratoire et déterminer le dispositif qui doit être mis en place. Concrètement, la STIB prend plusieurs mesures pour limiter ou réduire les vibrations liées au passage des trams :

- la technique des dalles flottantes : le rail, entouré de caoutchouc, est placé dans une dalle de béton, elle-même posée sur un tapis antivibratoire. Ce système est utilisé en milieu urbain ;

- la surveillance du réseau : des équipes surveillent le réseau dans le cadre de son entretien régulier. Elles examinent les rails, les joints et les appareils de voie. Ces vérifications permettent de détecter si les rails sont usés, les joints, endommagés ou d'autres problèmes, et d'intervenir rapidement si nécessaire ;

- le renouvellement des voies : la STIB procède au remplacement de ses voies en fonction de l'usure due au passage des trams ;

- les améliorations technologiques sur les nouveaux modèles de tram, qui sont systématiquement équipés de graissage embarqué permettant de réduire la vitesse d'usure des roues et des rails, ainsi que des améliorations des systèmes de freinage qui ont un

¹¹⁷¹ *Ter opvolging van die overeenkomst wordt jaarlijks een vergadering georganiseerd om de door Leefmilieu Brussel ontvangen klachten en de door de MIVB voorgestelde corrigerende maatregelen te analyseren.*

In het nieuwe beheerscontract van de MIVB zullen maatregelen worden opgenomen ter vermindering van geluids- en trillingshinder: nieuw rollend materieel zal op dit vlak beter moeten presteren; nog meer aandacht moet gaan naar het onderhoud van het spoornet; geluid en trillingen moeten op de meest delicate plaatsen in real time worden opgevolgd; zwarte punten krijgen voorrang bij heraanleg.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is niet betrokken bij de opstelling van het beheerscontract van Infrabel, daar is de federale overheid verantwoordelijk. Wel bestaat er een overeenkomst die het gewest en Infrabel bindt op het gebied van geluid en trillingen. Ook hier worden jaarlijks de klachten en de door de exploitant aangedragen oplossingen geanalyseerd.

Over de snelheidsbeperking van trams - aanbeveling 16 - zijn er discussies gaande in het kader van het nieuwe beheerscontract van de MIVB.

De ordonnantie Geluidshinder wordt momenteel herzien. Trillingen zullen expliciet worden opgenomen, evenals een bepaling over de opvolging door de overheid van collectieve klachtenprocedures.

impact sur la pérennité des roues et ont pour effet de réduire les vibrations.

Les résultats sur le terrain montrent que ces mesures réduisent considérablement les vibrations dues au passage des trams. Cependant, des problèmes subsistent à certains endroits et ont donné lieu à des plaintes. Je précise que l'ancien contrat de gestion sera présenté la semaine prochaine en commission.

Le nouveau contrat de service public de la STIB, qui est en cours de finalisation et devrait être présenté au gouvernement pour approbation avant la fin de l'année, prévoit la poursuite des efforts consentis par la STIB pour réduire les nuisances sonores et vibratoires des transports publics, notamment dans le cadre des conventions conclues entre la Région et la STIB.

Soulignons à cet égard qu'une nouvelle convention environnementale relative aux bruits et vibrations a été signée il y a deux mois entre la STIB et la Région, représentée par Bruxelles Environnement.

Une réunion de suivi de cette convention est organisée tous les ans afin d'analyser les plaintes reçues par Bruxelles Environnement et les mesures correctrices proposées par la STIB pour y apporter une solution.

Pour un nouveau contrat de gestion de la STIB, une réflexion est en cours, qui porte notamment sur des mesures favorisant la réduction des nuisances sonores et vibratoires telles que :

- l'intégration, lors de la commande de nouveaux matériels roulants, de spécifications et de performances relatives au bruit et aux vibrations ;

- une attention particulière portée par la STIB à l'entretien de son réseau ferré et de ses véhicules ;

- la réalisation par la STIB d'un contrôle du bruit et des vibrations en temps réel sur les chantiers les plus sensibles ;

- la priorisation des travaux d'assainissement des points noirs avérés en matière de bruit et vibrations, en vertu de l'article 10 de l'ordonnance « Bruit ».

La Région de Bruxelles-Capitale ne participe pas à l'élaboration du contrat de gestion d'Infrabel, car c'est le gouvernement fédéral qui est compétent en la matière. Toutefois, comme pour la STIB, une convention lie la Région et Infrabel sur la problématique du bruit et des vibrations. Là aussi, elle fait l'objet d'un suivi annuel pour l'analyse des plaintes et des solutions mises en place par l'opérateur.

S'agissant de la recommandation 16 visant la limitation de vitesse des trams, les réflexions sont ouvertes dans le cadre du nouveau contrat de gestion de la STIB en cours de finalisation.

Pour information, l'ordonnance « Bruit » est en cours de révision en vue d'y inclure explicitement les vibrations et d'assurer

¹¹⁷³ **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Er bestaat inderdaad een DIN-norm voor trillingen. De overeenkomst met Leefmilieu Brussel bevat een reeks principes, maar geen sancties.*

Er bestaan al technische voorzieningen om trillingen en geluid op de rails te verminderen. Waar nodig worden de rails vernieuwd, maar dat kost tijd.

Mijn vraag ging ook over verkeersveiligheid. Trams moeten aan dezelfde snelheidsbeperkingen worden onderworpen als de andere vervoersmodi waarmee ze de weg delen. Bij het nieuwe beheerscontract moeten de regering en de MIVB deze aanbeveling van de overlegcommissie in overweging nemen en afdwingbaar maken.

- Het incident is gesloten.

¹¹⁷⁷ **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LEILA AGIC**
¹¹⁷⁷ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

¹¹⁷⁷ **betreffende de verkeersveiligheid rond het Elisabethpark.**

¹¹⁷⁹ **Mevrouw Leila Agic (PS)** (in het Frans).- *Op de Leopold II-laan en het Simonisplein bedraagt de maximumsnelheid nog altijd 50 km/u. De verkeersborden zijn er echter nog niet aangepast, waardoor er juridische onduidelijkheid heerst bij politie en weggebruikers. De omwonenden maken zich zorgen over het gevaar voor automobilisten, fietsers en voetgangers.*

Bepaalde werken wachten nog op uitvoering, zoals de markeringen op de hoek van de Jetselaan en de Landsroemlaan, ook al maken vrachtwagens op het fietspad het er erg gevaarlijk.

Overweegt u een verdere snelheidsbeperking? Wanneer worden de werken uitgevoerd? Neemt u tijdelijke maatregelen om de veiligheid van de fietsers te verbeteren?

un suivi, par le gouvernement, des procédures de plaintes collectives (dites « Article 10 » en référence à l'article 10 de l'ordonnance « Bruit » de 1997), dont celles liées aux transports en commun.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- En effet, il existe une norme DIN pour les vibrations et une convention avec Bruxelles Environnement émet une série de principes, mais aucune sanction.

Des dispositifs techniques existent par ailleurs pour atténuer les vibrations et le bruit au niveau des rails. Les vibrations sont atténuées lors du renouvellement des rails sur certaines voiries, mais il faut du temps pour tout renouveler. En outre, les nuisances apparaissent souvent là où circulent les plus vieilles rames.

Ma question, les propositions et les recommandations portent sur la réduction des nuisances sonores et vibratoires, mais aussi sur la limitation des risques en matière de sécurité routière. Il est donc indispensable de prévoir un même régime de vitesse pour les trams circulant sur les voiries partagées avec les autres modes de transport.

Le contrat de gestion étant en cours de discussion, j'insiste pour que le gouvernement et la STIB prennent en considération cette recommandation essentielle de la commission délibérative. J'espère que ce sera le cas et que nous n'aboutirons pas à une formulation qui aborde la question des 30 km/h sans être stricte sur son application réelle.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME LEILA AGIC

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 sécurité routière autour du parc Élisabeth.

Mme Leila Agic (PS).- J'attire votre attention sur plusieurs questions importantes liées à la sécurité et à l'aménagement de la mobilité dans les quartiers du nord-ouest de Bruxelles, et plus particulièrement aux alentours du parc Élisabeth et de la place Eugène Simonis, qui constituent l'un des nœuds modaux majeurs en Région bruxelloise.

La vitesse de circulation est restée fixée à 50 km/h sur l'avenue Léopold II et autour de la place Eugène Simonis. Bien qu'un panneau de signalisation ait été enlevé récemment, la signalisation n'est toujours pas adaptée et le flou juridique persiste pour les forces de police et les usagers. Les riverains se disent préoccupés par les risques que cette situation représente pour les automobilistes, les cyclistes et les piétons.

Wanneer wordt de oversteekplaats voor fietsers op de hoek van de Frans Gasthuislaan en de Pantheonlaan veiliger gemaakt? Wanneer zijn de beveiligingswerken tussen de Frans Gasthuislaan en de Emile Bossaertlaan klaar? Wanneer wordt de nieuwe voetgangersoversteekplaats tussen de Vrijheidslaan en de Elisabethparkstraat aangelegd?

Welke werken zijn er gepland in de Jules Besmestraat en wanneer worden ze uitgevoerd?

De voetgangersoversteekplaats op de hoek van de Landsroemlaan en de Vanderborghstraat is niet meer veilig doordat regenwater een naburig gebouw binnenstroomt. U moet daar zo snel mogelijk wat aan doen.

De même, de nombreux travaux sont toujours en attente, comme le marquage à l'angle de l'avenue de Jette et de l'avenue des Gloires Nationales, en dépit du danger que le non-respect de la piste cyclable, notamment par les gros camions, représente pour la sécurité des cyclistes.

Envisagez-vous la possibilité de réduire la limite de vitesse à cet endroit, afin de garantir la sécurité de tous et de répondre à une demande récurrente des bourgmestres du nord-ouest de Bruxelles ? Quand les travaux cités seront-ils achevés ? En attendant la fin des travaux, des mesures temporaires sont-elles prises pour garantir la sécurité des cyclistes ?

La sécurisation de la traversée cycliste à l'angle de l'avenue de l'Hôpital Français et de l'avenue du Panthéon s'impose pour permettre aux cyclistes de rejoindre la contre-allée du parc. Quand ces aménagements seront-ils réalisés ? Des travaux de sécurisation sont prévus sur l'avenue du Panthéon, entre l'avenue de l'Hôpital Français et l'avenue Émile Bossaert. Quand seront-ils terminés ? Une nouvelle traversée piétonne entre l'avenue de la Liberté et la rue du Parc Elisabeth est également prévue. Quand sera-t-elle opérationnelle ?

En ce qui concerne le permis d'urbanisme relatif à la rue Jules Besme, à propos duquel je vous ai interrogée à de multiples reprises, quels travaux sont-ils prévus et selon quel calendrier ?

Enfin, la sécurité de la traversée piétonne à l'angle de l'avenue des Gloires Nationales et de la rue Vandenborgh est compromise en raison de problèmes liés à l'entrée d'eau de pluie dans un bâtiment voisin. Je vous invite à examiner la situation et à prendre des mesures correctrices dans les plus brefs délais.

Ces questions ont été posées il y a plusieurs semaines et je présume qu'à la suite des travaux budgétaires, vous aurez de nombreuses réponses à y apporter.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les enjeux de l'aménagement et de la sécurité des alentours du parc Élisabeth et de la place Eugène Simonis me tiennent vraiment à cœur. Comme vous le mentionnez, il s'agit d'un point de préoccupation pour de nombreux riverains. En effet, de nombreux carrefours complexes se trouvent aux abords du parc.

En ce qui concerne la place Eugène Simonis, Bruxelles Mobilité suit de très près la sécurité. Récemment, la vitesse y a été réduite à 30 km/h. Comme c'est la vitesse par défaut dans l'agglomération, ce sont les exceptions qui doivent être signalisées par un panneau. Le panneau 30 km/h est néanmoins utilisé pour rappeler la vitesse en vigueur.

Lorsque plus aucun panneau n'indique la vitesse après le carrefour, la vitesse par défaut reprend ses droits. C'est une règle de base inscrite dans le Code de la route. Il n'y a donc pas d'ambiguïté sur la vitesse. Cette réduction de la vitesse était une volonté commune de notre part, de la zone de police, de Bruxelles Mobilité et des communes concernées.

¹¹⁸¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Net als de buurtbewoners ben ook ik erg begaan met de verkeersveiligheid in de buurt van het Elisabethpark. Er bevinden zich daar vele complexe kruispunten.*

Brussel Mobiliteit volgt de veiligheid op het Eugène Simonisplein nauwlettend, waar de snelheid onlangs beperkt werd tot 30 km/u. Aangezien dat de standaard snelheidslimiet is in het gewest, moeten alleen uitzonderingen daarop aangeduid worden met een verkeersbord. Niet alleen ik, maar ook de politiezone, Brussel Mobiliteit en de betrokken gemeenten waren voorstander van die snelheidsbeperking.

Binnenkort zal de MIVB op het plein een eindhalte voor elektrische bussen inrichten. Daarbij zal ook de lange voetgangersoversteekplaats zonder verkeerslichten veiliger ingericht worden. Om de oversteekplaats aan de andere kant van het plein veiliger te maken, zullen de verkeerslichten worden aangepast. Op langere termijn zal de omgeving rond de metro-uitgang aangepakt worden.

Toen de Jetselaan in 2022 een nieuwe asfaltlaag kreeg, werd het kruispunt met de Landsroemlaan veiliger gemaakt voor fietsers en voetgangers, onder meer aan de hand van paaltjes en rijbaankussens.

Op de Jetselaan in de richting van het Simonisplein werd een stopbord geplaatst, maar dat wordt helaas niet door alle automobilisten nageleefd.

Dans un futur proche, un terminus de bus électriques sera aménagé par la STIB. Dans ce cadre, des îlots seront placés afin de sécuriser le long passage piétons sans feux de signalisation en aval de la place, qui comporte de nombreux risques pour les usagers de la route. Quant au passage en amont de la place, les phases de feux ont été adaptées afin d'améliorer la sécurité des passages piétons. Toujours concernant cette place, des projets sur le long terme sont prévus pour les abords de la sortie du métro.

Le carrefour de l'avenue des Gloires Nationales et de l'avenue de Jette a fait l'objet d'une attention particulière lors du réasphaltage de l'avenue de Jette en 2022 : dans le cadre d'un microprojet de sécurité routière, les infrastructures cyclables et la sécurité piétonne ont été améliorées, le carrefour a été rendu plus lisible grâce à l'amélioration des marquages et à l'installation de potelets, et des dispositifs ralentisseurs (coussins berlinois et rétrécissement) ont permis d'améliorer le respect de la limitation de la vitesse.

Sur l'avenue de Jette en direction de la place Eugène Simonis, un panneau stop doit mettre fin aux conflits. Malheureusement, celui-ci n'est pas toujours respecté par les automobilistes : on y déplore notamment un accident récent avec un cycliste.

Les sérieux excès de vitesse sur les longues avenues des Gloires Nationales et du Panthéon méritent une attention particulière. Deux radars seront placés sur ces axes au début 2024, mais ils doivent être homologués avant leur mise en œuvre. Nous aurions voulu agir plus vite, mais le premier emplacement choisi, dans une courbe, posait des problèmes techniques.

Un radar préventif est également prévu sur l'avenue des Gloires Nationales, et un micro-projet de sécurité routière pour le haut de l'avenue du Panthéon, entre les avenues Charles-Quint et Émile Bossaert, est repris dans la programmation 2024. Un radar préventif est également déjà actif sur l'avenue de Jette, en direction de la place Eugène Simonis.

Dans le cadre d'un autre microprojet, les carrefours de l'avenue des Gloires Nationales avec la rue Vanderborcht et l'avenue de la Constitution ont été sécurisés. De l'autre côté du parc, un projet a permis d'améliorer la traversabilité piétonne de la rue Jules Besme de la même manière, mais il ne s'agit que d'une mesure temporaire, encore insuffisante.

Un peu plus haut, l'installation d'îlots a permis d'améliorer sensiblement la sécurité des piétons et cyclistes actifs au carrefour des avenues des Gloires Nationales et Van Overbeke et de rendre ce carrefour plus lisible pour tous.

Le carrefour des avenues des Gloires Nationales, Jacques Sermon, Broustin et du Duc Jean était une zone à concentration d'accidents. Grâce au nouveau plan de circulation pour le quartier Broustin, il a été simplifié. Cela a permis de réduire les conflits entre usagers, d'améliorer la traversabilité piétonne et cycliste, et de fluidifier les lignes de bus. Simultanément, cette intervention a amélioré la sécurité au rond-point entre les

¹¹⁸³ *Op de Landsroemlaan en de Pantheonlaan wordt bijzonder snel gereden. Begin 2024 worden daar twee radarinstallaties geplaatst, maar die moeten eerst nog gehomologeerd worden. Er komt ook een preventieve radar op de Landsroemlaan en zo staat er al een op de Jetselaan.*

Kleine aanpassingen voor de verkeersveiligheid zijn uitgevoerd of gepland op de Pantheonlaan tussen de Keizer Karellaan en de Emile Bossaertlaan, op de kruispunten van de Landsroemlaan met de Vanderborchtstraat, de Grondwetlaan en de Van Overbekelaan, aan de Jules Besmestraat en in het bijzonder op het kruispunt van de Landsroemlaan, de Jacques Sermonlaan, de Broustinlaan en de Hertog Janlaan.

Dat laatste was een plaats waar veel ongelukken gebeurden. Het kruispunt is nu sterk vereenvoudigd, zodat er minder conflicten zijn tussen gebruikers. Ook de doorstroming van de bussen is er sterk verbeterd. Als de gemeente Koekelberg akkoord gaat, kan dezelfde oplossing ook aan de andere kant van het park gebruikt worden.

¹¹⁸⁵ *We hebben ook een stedenbouwkundige vergunning voor de beveiliging van de oversteekplaats voor fietsers op de hoek van de Frans Gasthuislaan en de Pantheonlaan. Die werken zijn gepland voor het voorjaar van 2024, afgestemd op de werken van de MIVB.*

Ook de nieuwe oversteekplaats voor voetgangers tussen de Vrijheidslaan en het Elisabethpark staat bij Brussel Mobiliteit op de planning. Binnenkort kan ik u een datum meedelen voor die werken.

Voor de halte Besme is er een akkoord met de gemeente over een nieuw project, om zoveel mogelijk bomen te redden. Daarvoor, en voor de aanpak van het kruispunt van de Landsroemlaan en de Keizer Karellaan, bereiden we een vergunningsaanvraag voor.

Ook in de Annie Cordytunnel gebeuren vrij veel ongelukken. Daarom komt daar trajectcontrole, als de gemeenten daarmee akkoord gaan.

¹¹⁸⁷ **Mevrouw Leila Agic (PS)** (in het Frans).- *In 2024 moet er dus heel wat in orde komen voor de mobiliteit in die wijk. Zo nodig kom ik daar zeker op terug.*

- Het incident is gesloten.

avenues Broustin et de la Constitution, un peu plus loin. Ce sont des avancées significatives pour la sécurité routière.

Si la commune de Koekelberg marque son accord, la même intervention pourrait être mise en œuvre de l'autre côté du parc, où la voirie est disposée en miroir.

Le plan concernant la sécurisation de la traversée pour les cyclistes à l'angle des avenues de l'Hôpital Français et du Panthéon est finalisé. Le permis d'urbanisme nécessaire aux travaux, du fait de l'intervention au niveau des pavés, a été obtenu.

Le chantier est à présent dans sa phase de préparation et sera synchronisé avec les travaux de la STIB, dont le lancement est planifié pour le printemps 2024. Les marquages du plan de sécurisation de Bruxelles Mobilité seront effectués par la STIB, et Bruxelles Mobilité assurera la mise en œuvre de tous les éléments de mobilier urbain prévus.

La création de la nouvelle traversée piétonne entre l'avenue de la Liberté et le parc Elisabeth est bien reprise dans la programmation des microprojets de Bruxelles Mobilité. Le plan a été préparé et sera transmis aux partenaires, tels que la commune de Koekelberg. Nous pourrions bientôt préciser une date d'exécution pour cette nouvelle traversée piétonne.

Pour ce qui concerne l'arrêt Besme, un accord est intervenu avec la commune sur un nouveau projet. Un compromis a pu être trouvé pour sauver un maximum d'arbres, à la suite d'une longue discussion. La demande de permis d'urbanisme sera bientôt déposée.

Pour le projet à l'avenue Charles-Quint, nous préparons une demande de permis d'urbanisme pour début 2024, dans le but d'améliorer le carrefour de l'avenue Charles-Quint et de l'avenue des Gloires Nationales, avec notamment la création d'un parvis devant le collège du Sacré-Cœur de Ganshoren. Le trottoir actuel mesure environ 1 m de large, ce qui est largement inférieur à la norme.

La sécurité de tous les usagers de la route est essentielle à nos yeux, y compris celle des automobilistes circulant dans le tunnel Annie Cordy. Vu le nombre élevé d'accidents dans le tunnel, nous avons prévu la mise en œuvre d'un radar tronçon, et attendons l'accord des communes.

Mme Leila Agic (PS).- Je retiens que, globalement, l'année 2024 devrait être celle où atterriront bon nombre de demandes des citoyens de ce quartier important, en Région de Bruxelles-Capitale, au niveau de la mobilité. Je m'en réjouis et reviendrai certainement vers vous si je vois que cela n'avance pas assez rapidement.

- L'incident est clos.

1191 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW INGRID PARMENTIER**

1191 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1191 **betreffende de nieuwe naam voor metrostation Pétillon.**

1193 **Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** *(in het Frans)*.- Een burgerpetitie ijvert voor de wijziging van de naam van het metrostation en de tramhalte Pétillon, wat past binnen de evolutie van de dekolonisatie en de vrouwelijking van de publieke ruimte.

De huidige naam van de halte verwijst naar majoor Arthur Pétillon, die gediend heeft onder Leopold II en zich schuldig heeft gemaakt aan gewelddadigheden tegen Congolese opstandelingen. Hij was ook gemeenteraadslid in Etterbeek.

Het koloniaal verleden wortelt in structureel racisme, iets wat nog steeds aanwezig is in de samenleving. Het gewest zet zich in voor de dekolonisatie van de openbare ruimte, en haakt zo in op een beweging die almaar aan belang wint.

Ook in het Brussels Plan ter bestrijding van racisme 2023-2026 worden stappen gezet om de openbare ruimte te dekoloniseren en om de Brusselse diversiteit te weerspiegelen in de namen van de MIVB-haltes.

De vrouwelijking van de openbare ruimte is een andere uitdaging. Minder dan 7% van de haltes is vernoemd naar vrouwen, ook al heeft de MIVB al enkele haltes omgedoopt. Het Brussels Parlement heeft een resolutie aangenomen over de vrouwelijking van de namen van stations en haltes, en een andere over de structurele en inclusieve dekolonisering van de Brusselse openbare ruimte.

QUESTION ORALE DE MME INGRID PARMENTIER

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 changement de nom pour la station de métro Pétillon.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Récemment, l'attention médiatique s'est portée sur une pétition citoyenne tendant à obtenir le changement de nom de la station de métro et de tram Pétillon, située à Etterbeek. Celle-ci s'inscrit dans le cadre plus large de la décolonisation des espaces publics et de leur féminisation, deux enjeux sociétaux cruciaux dont notre Région a commencé à se saisir. Soulignons aussi les efforts de la commune concernée, qui a mis en place une commission mixte chargée de se pencher sur la décolonisation de l'espace public à Etterbeek.

La station Pétillon se nomme ainsi en référence au major Arthur Pétillon, officier d'artillerie et capitaine qui, sur instruction du roi Léopold II, fut notamment chargé de la construction de la place forte de Boma, une place militaire stratégique dans le Bas-Congo, à l'époque des colonies belges en Afrique. Ce personnage s'est rendu responsable, au même titre que d'autres figures telles que le général Jacques, de nombreuses exactions contre les tribus qui tentaient de résister aux envahisseurs étrangers. Il fut aussi conseiller communal d'Etterbeek à la fin du 19e siècle.

Le passé colonial et les exactions qui y sont associées soulèvent une problématique profonde liée au racisme structurel encore prévalent dans notre société. La Région bruxelloise, consciente de ce lien, s'est engagée, surtout sous la présente législature, dans la décolonisation des espaces publics. Ce mouvement gagne en importance, tant dans la société civile que dans les sphères médiatique et politique, reflétant une évolution positive dans la compréhension, la prise en compte et la lutte contre les discriminations héritées de l'histoire coloniale.

Ainsi, l'action 36 du plan bruxellois de lutte contre le racisme 2023-2026 vise à la décolonisation de l'espace public. L'action 37 vise plus spécifiquement à ce que la diversité bruxelloise se reflète dans les noms des arrêts de la STIB.

Un autre enjeu crucial est celui de la féminisation de l'espace public. Seule une petite part des lieux publics tels que les rues et les stations de métro portent un nom féminin, et cela, même si la STIB s'est saisie de la question et a augmenté le nombre d'arrêts portant un nom de femme. Sur les 59 stations de métro de la Région de Bruxelles-Capitale, seules quatre portent un nom féminin, soit moins de 7 %.

La situation évolue donc positivement, mais lentement par rapport au déséquilibre entre noms masculins et féminins. Le Parlement bruxellois a été très actif sur ces questions, en adoptant

¹¹⁹⁵ *Wat is uw reactie op de petitie?*

Hoe ver reikt uw bevoegdheid bij de naamswijziging van een halte van het openbaar vervoer? Zijn de MIVB en de gemeente erbij betrokken?

Van wie moet het verzoek komen? Wordt het publiek erbij betrokken?

De ondertekenaars van de petitie stellen de naam Lucie Spède voor. Zijn er andere voorstellen?

Is er een kader of een platform dat zich bezighoudt met de dekolonisering en de vervrouwelijking van de namen van haltes? Gebeurt er een studie over?

Is er al een strategie om bedenkelijke namen te wijzigen, zoals staat in het Brussels Plan ter bestrijding van racisme 2023-2026?

Wat zijn de procedures en kosten voor de naamswijziging van een halte van het openbaar vervoer? Zijn er schaalvoordelen als meerdere namen tegelijk worden veranderd?

¹¹⁹⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ook vrouwen moeten een symbolische plaats krijgen in de openbare, ruimte want hun onzichtbaarheid ondersteunt het idee dat enkel mannen het algemeen belang bevorderen. Meer straten, pleinen en haltes vernoemen naar vrouwen draagt bij aan de gelijkheid van vrouwen en mannen in de publieke ruimte.*

Om dezelfde redenen is de dekolonisatie van de openbare ruimte een doelstelling van het gewest in het Brussels Plan ter bestrijding van racisme 2023-2026 en in het actieplan "Voor de dekolonisering van de openbare ruimte in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De namen van de MIVB-haltes vervrouwelijken en dekoloniseren moet verzoend worden met de vereiste dat reizigers gemakkelijk hun weg kunnen vinden. Daarom worden de haltes van de MIVB bijna altijd genoemd naar straten in de buurt. Daar knelt het

notamment une résolution relative à la féminisation de noms d'arrêts de bus et de tram et de stations de métro de la STIB, et une résolution relative à la décolonisation structurelle et inclusive de l'espace public bruxellois dans le cadre d'un travail de dialogue et de mémoire.

Avez-vous eu connaissance de la pétition réclamant le changement de nom de la station Pétilion ? Quel a été votre retour sur cette proposition ?

Pouvez-vous préciser le rôle et les compétences de votre ministère dans le cadre de la modification du nom d'une station de transport en commun ? Dans quelle mesure des entités telles que la STIB et la commune concernée sont-elles impliquées dans ce processus ?

De qui doit émaner la demande ? L'opinion publique est-elle sollicitée pour opérer ce choix ? La procédure actuelle vous paraît-elle satisfaisante ?

La proposition du nom de Lucie Spède a été avancée par les signataires de la pétition. Y a-t-il eu d'autres suggestions ?

Existe-t-il un cadre ou une plateforme de consultation impliquant les acteurs engagés dans le travail de féminisation et de décolonisation des espaces publics pour le cas précis des arrêts de transport en commun ? Une étude globale est-elle en cours ?

L'action 37 du plan bruxellois de lutte contre le racisme prévoit d'élaborer une stratégie en vue d'une action globale de changement de nom des arrêts qui célèbrent des colonisateurs ou la colonisation, portant aussi sur les noms de voiries liées aux arrêts. Des mesures ont-elles déjà été prises en ce sens ?

Quels sont les démarches et les coûts associés au changement de nom d'une station de métro ou d'un arrêt de tram ou de bus ? Des économies d'échelle peuvent-elles être réalisées si plusieurs noms sont changés d'un coup plutôt qu'au cas par cas ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Actuellement, les rues de la Région bruxelloise qui portent le nom d'une femme sont rares. Nous devons améliorer cette situation. Bruxelles a construit son histoire avec des hommes et des femmes, et ces dernières doivent aussi trouver une place symbolique dans l'espace public. La présence de noms de femmes dans notre espace public n'est donc pas anecdotique. En effet, leur absence tend à perpétuer l'idée que seuls les hommes ont une capacité créatrice d'intérêt général et qu'il convient ainsi d'honorer leur mémoire. Les femmes seraient en quelque sorte seulement des invitées dans l'espace public et n'y auraient pas toute leur légitimité.

Le fait de remédier à ce déséquilibre en augmentant notamment le nombre de rues, places ou arrêts de transport public portant un nom de femme constitue un réel levier pour promouvoir l'égalité entre les femmes et les hommes dans l'espace public.

schoentje: straten dragen grotendeels namen van mannen. Het gewest is bezig dit te veranderen.

De MIVB heeft al heel wat stappen gezet, maar moet nog een overkoepelende strategie uitwerken voor de naamsverandering van haltes.

¹¹⁹⁹ *Dertien haltes hebben al een andere naam gekregen. In 2024 komen er nog andere haltes bij. Dit zijn kleine stappen in de goede richting.*

Wij zijn op de hoogte dat er een petitie is om de naam van de halte Pétillon te veranderen. Deze vraag is legitiem en stemt overeen met de doelstellingen van het gewest. Wij nemen deze petitie dan ook ernstig.

De naam van een halte aanpassen heeft echter een domino-effect op het vervoersnetwerk. De metro structureert het netwerk en de namen van de stations sluiten aan op die van de bovengrondse haltes. De plannen, de dienstregeling en alle communicatie - de reizigersinformatie, de bewegwijzering, de berichten, de affiches, de website enzoverder - moeten dan worden aangepast. Dit heeft uiteraard een prijs, en daarom wordt elke wijziging zorgvuldig onderzocht.

De gewestregering kiest de namen van de metrostations, en de MIVB die van de bovengrondse haltes. Er bestaat geen specifieke procedure voor naamswijzigingen. Iedereen kan een naamsverandering vragen, ook burgers, lokale overheden en verenigingen. De MIVB is hoe dan ook betrokken bij de naamswijziging, want ze moet de praktische aanpassingen uitvoeren.

Pour les mêmes raisons, la décolonisation de l'espace public est un objectif à part entière que la Région s'est fixé dans le plan bruxellois de lutte contre le racisme 2023-2026 et dans le plan d'action « Vers la décolonisation de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale », adoptés tous deux par le gouvernement.

L'action 37 du plan bruxellois de lutte contre le racisme prévoit que les noms d'arrêts de la STIB reflètent mieux la diversité bruxelloise. Ces objectifs légitimes de féminisation et de décolonisation des arrêts de la STIB doivent aussi être conciliés avec la nécessité, lorsque l'on nomme ou renomme un arrêt, de s'assurer que le voyageur puisse se repérer facilement et identifier immédiatement le lieu où il se trouve. C'est la raison pour laquelle les arrêts de la STIB portent presque toujours le nom d'une rue avoisinante.

Bruxelles, comme tant d'autres grandes villes, célèbre malheureusement majoritairement la mémoire des hommes. Ainsi, les arrêts de la STIB se réfèrent aux points de repère géographiques préexistants, et à ce jour, un faible pourcentage des arrêts de surface portent des noms de femmes. Nous sommes en train de changer cela.

Toutefois, ces dernières années, la STIB a contribué à l'effort de féminisation et de décolonisation de notre espace public. Elle doit encore fournir la stratégie globale de changement de noms d'arrêts évoquée à l'action 37 du plan de lutte contre le racisme, mais elle n'a pas attendu cette stratégie pour se lancer dans une série d'actions concrètes.

En effet, au-delà des actions symboliques menées à l'occasion de la Journée internationale des droits des femmes pour donner plus de visibilité aux femmes, treize arrêts de tram et de bus ont changé de nom au cours de cette législature, pour recevoir des noms de femmes. Il s'agit des arrêts Audrey Hepburn, Marguerite Duras, Marie Depage, Marie-Christine, Clémence Everard, Madeleine, Rosa Parks, Andrée De Jongh, Amélie Gomand, Fernande Volral, Marie-Louise, Ginette Javaux et Henriette Lauwers.

En 2024, notre réseau accueillera de nouveaux noms féminins : Akarova, Juliette Wytsman et Jacqueline Harpman. Cela reste évidemment une goutte d'eau dans l'océan face au déséquilibre existant, mais ce sont néanmoins des pas dans le bon sens. Le prochain changement concernera l'arrêt Pasteur sur les lignes de bus 37 et 43, qui sera renommé Jacqueline Harpman en septembre 2024.

Dans le cas de la station Pétillon, nous avons bien pris connaissance de la pétition. Il est tout à fait compréhensible que des citoyens remettent en cause l'opportunité de maintenir ce nom, dans la mesure où le major Pétillon a été un acteur clé de la colonisation du Congo sous les ordres de Léopold II. La demande formulée est légitime et conforme aux objectifs de la Région en la matière. Elle mérite donc d'être prise au sérieux et étudiée, ce que nous allons faire.

Ook de gemeenten worden erbij betrokken, want de omliggende straten en pleinen met dezelfde naam moeten ook een andere naam krijgen.

Il est cependant à noter que changer le nom d'une station de métro demande plus d'adaptations que changer celui d'un arrêt de bus ou de tram. En effet, le métro étant la colonne vertébrale du transport public bruxellois, il structure le réseau et ses stations sont en correspondance avec un grand nombre d'arrêts de surface. Changer le nom d'une station a dès lors un impact sur les repères des voyageurs, mais entraîne également des modifications en cascade sur l'ensemble du réseau.

Les données de planification et de graphichage doivent être modifiées, ainsi que les scénarios d'exploitation et d'information des voyageurs en cas de perturbation, les afficheurs dynamiques de l'ensemble des stations des lignes concernées, la signalétique et les annonces visuelles et audio de toutes les rames de métro, les informations aux arrêts de surface en correspondance, l'ensemble des plans du réseau, les applications numériques et le site internet. Cela a bien sûr un coût et ces éléments sont donc très attentivement examinés.

Les noms des stations de métro sont traditionnellement choisis par le gouvernement régional, par l'intermédiaire du ministre compétent pour la STIB. La nomination des arrêts de surface relève, quant à elle, de la compétence de la STIB. Il n'existe pas de procédure écrite spécifique en ce qui concerne les changements de noms. Toute personne peut en faire la demande. Les demandes de changement ont jusqu'ici émané de différentes instances (citoyens, communes, associations, etc.). Dans tous les cas, qu'il s'agisse d'un arrêt de surface ou d'une station de métro, la STIB doit et est impliquée, car il s'agit de son réseau et qu'il lui revient de procéder aux adaptations techniques nécessaires.

Par ailleurs, comme déjà dit, il faut tenir compte d'autres facteurs tels que la situation géographique de l'arrêt. Il n'y aurait pas beaucoup de sens à changer un nom d'arrêt lié à une rue ou à une place sans changer le nom même de cette rue ou de cette place. C'est pourquoi il est aussi nécessaire d'associer la commune au processus.

¹²⁰¹ **Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *De MIVB levert uiteraard veel inspanningen. Ik ben blij dat de naamsverandering waarvoor de petitie pleit wordt overwogen.*

Mijn vraag over schaalvoordelen werd niet beantwoord. Zou het niet interessanter zijn om een globale studie uit te voeren en meerdere namen tegelijk te veranderen?

¹²⁰¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Zo een totaalaanpak zou inderdaad beter zijn, niet alleen voor de schaalvoordelen, maar ook om het netwerk begrijpelijk te houden voor de reizigers. We moeten creatieve oplossingen vinden om het netwerk te vervrouwelijken en te dekoloniseren.*

- Het incident is gesloten.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Mon propos n'était effectivement pas de dire que la STIB ne fait pas d'efforts. Comme vous l'avez dit, le travail est immense. Le cas qui nous occupe, une de nos principales stations qui porte ce nom, est tout de même fort gênant. Je suis donc très contente que cela soit à l'étude. Vous n'avez toutefois pas répondu à ma question portant sur les économies d'échelle. Ne serait-il pas plus intéressant de faire une étude globale et de changer plusieurs noms d'un seul coup ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Vous avez raison. Il serait plus intéressant de globaliser la démarche à des moments dédiés spécifiques, non seulement pour les économies d'échelle mais aussi pour l'accessibilité et la lisibilité du réseau. Je suis totalement en faveur de ces efforts de féminisation et de décolonisation, mais la lisibilité du réseau par les voyageurs est aussi un argument à prendre en considération. Les deux vont de pair, pour peu qu'on trouve des solutions créatives.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. MARC-JEAN GHYSSELS

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'autorisation préalable exigée des médias pour un reportage à la STIB.

M. Marc-Jean Ghysseles (PS).- Michel Geyer, journaliste bien connu de tous, s'étonne dans un tweet de l'obligation pour la presse d'obtenir une autorisation préalable pour réaliser un reportage dans une station de métro ou un véhicule de la STIB ou de la SNCB. La sécurité est le motif invoqué pour justifier cette décision. Pourtant, il n'est pas un trajet durant lequel je n'aperçois pas une personne prendre une photo ou une vidéo dans les installations de la STIB. La STIB elle-même invite, dans un concours, les voyageurs à se filmer quand ils prennent les transports en commun.

Les journalistes exercent un métier difficile et exigeant, qui nécessite parfois de vérifier dans l'urgence les informations qui leur sont fournies. Il ne peut, en démocratie, exister aucune entrave à la liberté de presse. Or, en préparation d'un reportage sur la vente de crack dans une station de métro, il aurait été constaté par le journaliste que le service de surveillance de la STIB aurait chassé les vendeurs juste avant l'arrivée des caméras.

Êtes-vous au courant de cette interdiction et de cette imposition faite aux journalistes par la STIB ? Pourriez-vous en préciser les raisons ? Défendez-vous cette mesure ?

La promotion de l'image de la STIB justifie-t-elle l'occultation des réalités du terrain ? C'est l'exemple que je donnais pour les vendeurs de crack.

Des journalistes et des associations représentant la profession vous ont-ils interpellée à ce sujet ? Quelles dispositions avez-vous prises pour permettre aux journalistes professionnels d'exercer leur métier librement et sans contrainte ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Vous trouverez d'autres éléments de réponse dans la réponse que j'ai apportée à la question écrite n° 1777 de M. de Patoul.

Les reportages et tournages en plein air sur les réseaux de la STIB, y compris à proximité des arrêts, ne requièrent pas d'autorisation. L'autorisation est uniquement requise pour les reportages et tournages dans les stations et véhicules. Cette procédure a pour objectif de préserver la sécurité et la quiétude des voyageurs, du personnel et des installations, tout en garantissant une totale liberté de la presse. Toutes les sociétés de

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC-JEAN GHYSSELS

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

betreffende de vergunningsvereiste voor de media om een reportage over de MIVB te maken.

De heer Marc-Jean Ghysseles (PS) (in het Frans).- *De bekende journalist Michel Geyer uitte in een tweet zijn verbazing over de verplichting voor de pers om vooraf toestemming te vragen voor het maken van een reportage op het MIVB-net. Veiligheid zou de reden zijn, maar tijdens elke rit zie ik wel een reiziger foto's of video's maken. De MIVB heeft zelf een wedstrijd uitgeschreven waarbij reizigers worden uitgenodigd om zichzelf te filmen op het openbaar vervoer.*

In een democratie mag de persvrijheid niet worden beperkt. Toen de journalist een reportage aan het voorbereiden was over de verkoop van crack in een metrostation, merkte hij dat de bewakingsdienst van de MIVB de dealers had weggejaagd net voordat de camera's arriveerden.

Bent u op de hoogte van die verplichting? Steunt u die maatregel?

Rechtvaardigt het promoten van het imago van de MIVB het wegmoffelen van de realiteit op het terrein?

Welke maatregelen hebt u genomen om journalisten in staat te stellen hun beroep zonder beperkingen uit te oefenen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *U kunt details terugvinden in mijn antwoord op schriftelijke vraag nr. 1777 van de heer de Patoul.*

Voor reportages in de openlucht, inclusief in de buurt van haltes, is geen toestemming nodig. Toestemming is alleen vereist wanneer er wordt gefilmd in stations en voertuigen. Het doel is om de veiligheid en het comfort van de reizigers en het personeel te respecteren en tegelijkertijd een volledige persvrijheid te garanderen. Alle openbaarvervoermaatschappijen gaan op dezelfde manier te werk.

De MIVB controleert de inhoud van de reportages niet, maar enkel de toegang tot haar installaties.

Het systeem van expliciete toestemming stelt de MIVB in staat om de verantwoordelijkheden vast te leggen (bijvoorbeeld in verband met de privacyregels), om te weten wie er in de stations en voertuigen aanwezig is en met welk doel, om de filmploeg te herinneren aan de elementaire veiligheidsregels (verbod om metrobestuurders te verblinden, de gele lijn over te steken, te filmen buiten de openbare ruimten of de reizigersstromen te hinderen), om het aantal opnames te beperken met het oog op de rust van de reizigers en om haar personeel in te lichten.

De zeldzame weigeringen worden altijd gerechtvaardigd door veiligheidsoverwegingen of het comfort van de reizigers. Er is nog nooit een weigering geweest met het oog op censuur. In 2022 heeft de MIVB 186 toelatingsen gegeven. Wanneer de persdienst de journalist kent, wordt de toelating binnen het uur gegeven.

U hebt het gevoel dat de MIVB een bepaalde realiteit probeert te verbergen. Toch is het vaak de MIVB zelf die de aandacht vestigt op situaties die uit de hand lopen.

transport public procèdent de la même manière, que ce soit en Belgique ou à l'étranger.

La STIB ne contrôle en aucun cas le contenu des informations diffusées par la presse dans ces reportages, mais bien l'accès à ses installations. Les autorisations de tournage permettent à la STIB :

- de définir le périmètre de responsabilité des parties prenantes. C'est à l'équipe de tournage qu'il revient de se conformer aux règles, notamment celles relatives à la vie privée et au règlement général sur la protection des données ;

- de savoir qui est présent dans ses installations et dans quel but pour éviter, par exemple, qu'une personne ne se fasse passer pour un journaliste alors qu'elle aurait pour objectif de faire du repérage sur les réseaux dans le but de commettre ultérieurement un méfait ;

- de rappeler les consignes de sécurité élémentaires telles que l'interdiction de diriger une torche vers les conducteurs de métro, de dépasser la ligne jaune, de tourner en dehors des zones publiques et d'entraver les flux de voyageurs, ou de recommander d'éviter les heures de pointe ou l'accompagnement en cas de situation délicate ;

- de limiter le volume des tournages dans un souci de tranquillité des voyageurs. La régulation est indispensable afin de préserver le rôle premier des transports publics, qui reste le transport de voyageurs ;

- d'avertir le personnel de sécurité de la STIB et, plus généralement, le personnel de terrain, de la présence d'une caméra ou d'un photographe.

Pour toutes ces raisons, la STIB demande à toute personne qui souhaite effectuer des prises de vue dans ses installations d'en faire la demande préalable auprès de son service de presse. Les refus sont très rares et toujours justifiés par des considérations de sécurité, pour la STIB ou pour l'équipe d'intervention technique, ou de confort des usagers. Il n'y a jamais eu de refus dans un but de censure. La STIB a délivré en 2022 un total de 186 autorisations de tournage et de prise de vue.

Les autorisations pour les journalistes que les membres du service presse de la STIB connaissent sont délivrées au plus tard dans l'heure. Les équipes de la STIB sont extrêmement souples.

En l'espèce, le sentiment est que la STIB chercherait à cacher une certaine réalité. Or c'est souvent la STIB elle-même qui tire la sonnette d'alarme et attire l'attention sur des situations souvent difficiles à gérer.

M. Marc-Jean Ghysels (PS).- Je ne suis pas totalement convaincu par l'hypothèse d'un faux journaliste qui filmerait en vue de préparer un mauvais coup. En effet, à l'heure actuelle,

¹²¹³ **De heer Marc-Jean Ghysels (PS)** (in het Frans).- Ik begrijp de veiligheidsmotivatie, maar iedereen kan tegenwoordig met een mobiele telefoon in de metro filmen wat hij wil. De regels moeten dus intelligent worden toegepast.

Voor de reportage over het dealen van crack lijkt men toch te ver te zijn gegaan. Het doet denken aan bedenkelijke methodes die in bepaalde landen worden gebruikt om de pers te controleren.

Ik nodig u daarom uit om opnieuw contact op te nemen met de MIVB om ervoor te zorgen dat er reportages zonder voorafgaande toestemming kunnen worden gemaakt. Professionele journalisten verstaan hun vak en weten hoe ze moeten filmen zonder mensen in gevaar te brengen. Een andere oplossing zou zijn om de MIVB te informeren over geplande reportageprojecten.

- Het incident is gesloten.

toute personne disposant d'un GSM peut filmer ce qu'elle veut dans le métro.

Je comprends la motivation de sécurité, mais les règles en la matière devraient être appliquées avec une certaine intelligence. Ainsi, filmer dans la station De Brouckère ne me semble présenter aucun risque pour les usagers ou pour le personnel de la STIB. Nous avons affaire à des journalistes professionnels, qui connaissent leur métier et sont conscients des risques liés aux prises de vue.

S'agissant de l'exemple donné concernant la vente de crack, la mesure prise me semble un peu sévère et s'apparente à un mode de contrôle de la presse tel qu'il existe dans des pays qui ne sont généralement pas cités en exemple.

Je vous invite donc à reprendre contact avec la STIB pour veiller à ce que des reportages normaux puissent être réalisés sans autorisation préalable, dans la mesure où ils ne présentent aucun risque pour les usagers et pour le personnel. Une autre solution consisterait à informer la STIB des projets de reportage prévus et de leur localisation. Un journaliste est un professionnel responsable qui sait comment filmer dans l'espace public sans mettre des personnes en danger.

- L'incident est clos.

1217 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

1217 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1217 **betreffende het tunnelonderhoud, en meer bepaald het onderhoud van de Hallepoorttunnel.**

1219 **De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).**- *Verschillende Brusselse tunnels zijn er slecht aan toe, in het bijzonder de Hallepoorttunnel, en dan vooral bij de uitgang aan de kant van het Zuidstation. Dat is zorgwekkend, want die tunnel werd nog maar in 2019 gerenoveerd.*

Waarom zijn de noodzakelijke herstellingen aan de Hallepoorttunnel niet gebeurd? Wat waren de obstakels? Is het geweest daarvoor verantwoordelijk of zijn het de onderaannemers?

Welk budget is er uitgetrokken voor het onderhoud van de Hallepoorttunnel? Welk onderhoud is er gepland? Hoeveel zal het langetermijnonderhoud van de recent gerenoveerde tunnels kosten?

Welke bedrijven zijn verantwoordelijk voor het onderhoud van de tunnels? Wat zijn hun taken?

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 politiques de maintenance des tunnels, notamment le tunnel de la porte de Hal.

M. David Weytsman (MR).- Plusieurs tunnels de la Région de Bruxelles-Capitale présentent des signes de détérioration. Je présume que ces derniers ne sont pas liés directement au plan pluriannuel d'investissement car il s'agit de petites formes de détérioration. En effet, on constate à divers endroits plusieurs dommages visibles sur les revêtements muraux, vraisemblablement dus à des accidents.

J'ai moi-même constaté qu'à certains endroits, l'état de délabrement du tunnel de la porte de Hal est de plus en plus manifeste, notamment à la sortie menant à la gare du Midi. L'absence de travaux de réparation est préoccupante, car ce tunnel a été récemment rénové, de mémoire, début 2019.

Partant de cet exemple, je souhaite obtenir des explications sur la capacité d'entretien de ces tunnels, les problèmes d'entretien existants, les budgets alloués à cette maintenance minimale, ainsi que sur les différentes mesures prises. Pourquoi les réparations nécessaires n'ont-elles pas été effectuées malgré la rénovation récente du tunnel de la porte de Hal ? Quels sont les obstacles à la réalisation de ces réparations ? Ces dernières

1221 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Brussel Mobiliteit organiseert de interventies steeds op basis van de veiligheidsrisico's voor de gebruikers. De Hallepoorttunnel werd volledig gerenoveerd in 2019. Sindsdien is er wat zichtbare schade ontstaan door ongelukken, maar die brengen geen risico's met zich mee voor de gebruikers en zijn dus niet prioritair.*

Brussel Mobiliteit werkt aan de aanbesteding voor de plaatsing van nieuwe panelen, die aan heel wat voorwaarden moeten voldoen. Daarnaast wordt ook iets gedaan aan een nooduitgang die geblokkeerd is, aan insijpelend water enzovoort. Daarbovenop is er het regelmatige onderhoud, bijvoorbeeld de vervanging van brandblussers, het smeren van metalen elementen enzovoort. Dat gebeurt om de drie, zes of twaalf maanden, afhankelijk van het type onderhoud.

Het regelmatige onderhoud van de Hallepoorttunnel kost jaarlijks gemiddeld 450.000 euro. De bedrijven die het regelmatige onderhoud in de tunnels verzekeren, worden aangeduid via openbare aanbestedingen. Die omvatten ook een wachtdienst, waardoor Brussel Mobiliteit ook om dringende interventies kan verzoeken.

incombent-elles à la Région ou sont-elles de la responsabilité des soumissionnaires ? Ces obstacles sont-ils d'ordre juridique ou budgétaire ?

Pouvez-vous fournir des détails sur les budgets alloués à l'entretien du tunnel de la porte de Hal, récemment rénové, ainsi que sur les actions de maintenance prévues ? Pour l'ensemble des tunnels récemment rénovés, pourriez-vous communiquer les dépenses prévues pour leur entretien à long terme ?

Enfin, quelles sont les sociétés responsables de la maintenance de ces tunnels et quelles sont leurs missions spécifiques en matière de maintenance ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Comme chaque fois que les tunnels sont concernés, la sécurité est le critère sur lequel se base Bruxelles Mobilité pour organiser les interventions, tant sur l'infrastructure que sur les équipements. Les réparations des dégâts causés par des tiers sont planifiées en fonction du risque que présentent les dégâts pour les usagers.

Le tunnel de la porte de Hal a bien été complètement rénové en 2019. Depuis, des accidents de roulage ont causé quelques dégâts visibles, mais ils n'entraînent pas de risques pour les usagers et ne sont donc pas considérés comme prioritaires.

Par ailleurs, la préparation du voile central nécessite la désignation d'un fournisseur de panneaux conformes au référentiel technique annexé à l'arrêté « Tunnels » de septembre 2022 : stabilité, résistance au feu, étanchéité radiophonique et compatibilité avec les panneaux existants. Bruxelles Mobilité procède à l'élaboration de ces marchés spécifiques.

Les opérations de maintenance curative en cours concernent également le traitement d'un dégât au faux plafond causé par un tiers, le traitement des infiltrations d'eau, la réparation d'une porte de sortie de secours défectueuse dont la période de garantie est dépassée, etc.

À cela s'ajoutent les opérations cycliques de maintenance préventive, dont la périodicité est de trois, six ou douze mois selon l'accessoire ou de l'équipement : entretien des extincteurs, nettoyage et entretien des portes et charnières, graissage des éléments métalliques, etc.

En moyenne annuelle et à valeur 2023, le montant de la maintenance cyclique du génie civil du tunnel de la porte de Hal depuis l'achèvement de sa rénovation est d'environ 450.000 euros ; celle des équipements, de 300.000 euros et, pour la maintenance curative, respectivement de 100.000 euros et de 70.000 euros.

Concernant les entretiens, sauf pour le tunnel Annie Cordy dont la maintenance est assurée par Circul 2020 dans le cadre du contrat de partenariat public-privé, les sociétés réalisant la maintenance cyclique des tunnels sont les adjudicataires des marchés publics : ABOG, Eiffage Énergie Systèmes Benelux, Dendermetaal et Nutons. Ces marchés incluent, en tout ou

1223 **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *U zegt dat de schade waarover ik het had, geen prioriteit is, omdat ze geen risico's met zich meebrengt voor de gebruikers. Gebeuren er dan geen herstellingen om esthetische redenen?*

1223 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De herstellingen die nodig zijn voor de verkeersveiligheid zijn prioritair, maar dat wil niet zeggen dat er geen andere soorten herstellingen plaatsvinden.*

1223 **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Ik begrijp dat de veiligheid prioritair is, maar ik vind toch dat de overheden meer zouden moeten doen voor het onderhoud van de infrastructuur. Dat geldt niet alleen voor u, maar voor alle overheden.*

Hoe vaak gebeurt het niet-prioritaire onderhoud? Bestaat daar een kaderovereenkomst voor?

1229 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Dat onderhoud gebeurt via een regelmatige cyclus.*

1229 **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Over het specifieke geval van de Hallepoorttunnel zal ik een schriftelijke vraag stellen, maar hoe ziet die regelmatige cyclus eruit? Ik zie daar niets over in de begroting. Zoals gezegd, betreur ik dat de overheden het onderhoud van de infrastructuur zo stiefmoederlijk behandelen. Nochtans zijn de nodige instrumenten voorhanden.*

en partie, des prestations de maintenance cyclique, ainsi que l'organisation de services de garde, qui permettent au dispatching technique de Bruxelles Mobilité de commander des interventions urgentes sur site, à entamer dans l'heure suivante.

M. David Weytsman (MR).- Je ne suis pas certain d'avoir bien compris votre réponse. Vous évoquez l'enjeu de la sécurité, ce que je comprends parfaitement, et la planification des interventions en fonction du risque. Or, les détériorations que j'ai évoquées ne constituaient pas de danger pour la sécurité.

Ensuite, vous expliquez les différents types de maintenance et évoquez la maintenance curative. La Région ne prévoit-elle pas d'interventions purement esthétiques ? Ou celles-ci rentrent-elles dans la catégorie que vous qualifiez de maintenance curative ?

Les trous consécutifs à des accidents seront-ils comblés ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La différence se trouve dans le mot « prioritaire ». Si les dégâts, bien que visibles, n'entraînent pas de risque pour les usagers, ils ne sont pas considérés comme prioritaires. Parmi ces priorités figurent la sécurité routière. Cela ne signifie pas pour autant que nous n'intervenons pas pour les autres types de dégâts.

M. David Weytsman (MR).- Je comprends tout à fait que des priorités soient fixées et la sécurité privilégiée, mais j'aimerais savoir si des opérations de maintenance sont prévues pour les éléments non prioritaires.

De manière générale, je déplore l'absence de capacité d'entretenir nos aménagements et j'interroge d'ailleurs régulièrement le conseil communal de la Ville de Bruxelles à ce sujet. Par exemple, lorsqu'un trottoir est aménagé avec de belles pierres bleues qui, trois ans après, sont remplacées par du macadam parce que l'entretien n'est pas possible, c'est regrettable. Ce n'est évidemment pas de votre seule responsabilité que les responsables politiques adorent inaugurer, mais détestent entretenir !

Vous me dites que l'entretien n'est pas prioritaire mais ne me dites pas sous quel cycle cela peut s'opérer. S'agit-il d'un passage tous les deux ou trois ans et de rénovations ? Existe-t-il un contrat-cadre de maintenance curative ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Une gestion régulière et une maintenance cyclique sont prévues.

M. David Weytsman (MR).- Je ne veux pas me braquer sur ce tunnel, j'essaie de comprendre les politiques à partir d'exemples concrets. Je vous soumettrai une question écrite pour savoir quand ces trous seront réparés.

Vous parlez d'une maintenance cyclique. Quel cycle ? Est-elle inscrite dans les budgets ? Je ne l'ai pas vue. La situation est déplorable, mais vous n'êtes pas seule en cause. Je comprends que la priorité soit la sécurité. Néanmoins, investir autant d'argent dans pareilles infrastructures, ou d'autres comme les

1229 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Alle onderhoud gebeurt wel degelijk. Sommige zaken zijn daarbij prioritair, andere niet.*

- *Het incident is gesloten.*

1237 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

1237 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1237 **betreffende de toekenning van de vergunning voor de heraanleg van het Schumanplein.**

1239 **De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).**- *In het dossier van de heraanleg van het Schumanplein stelt u zich onverzettelijk op tegenover de omwonenden, handelaars, wijkcomités en verenigingen. U negeert hun bezorgdheden met de goedkeuring van een tweede vergunningsaanvraag, die nagenoeg identiek is aan de eerste.*

Alle betrokken partijen zijn bezorgd over drie grote punten, waarover ik u al regelmatig vragen heb gesteld.

Om te beginnen is er de overdreven verharding. U bracht enkele aanpassingen aan, maar die volstaan niet. Over enkele jaren komt uw opvolger wellicht zeggen dat er op het Schumanplein te weinig bomen staan en dat het lelijk is.

Een tweede struikelblok is de 'donut'. Die tast het historische uitzicht op de triomfboog van het Jubelpark aan. Ik heb dat meermaals aangekaart, maar er verandert niets.

Het derde punt betreft de gevolgen van het project voor de mobiliteit in de aangrenzende woonwijken, waarbij het verkeer zich naar die wijken zou verplaatsen. Dat is jaren geleden al in een studie onderzocht.

trottoirs, et être incapable de prévoir les budgets pour les entretenir, c'est en réalité une très mauvaise gestion des actifs ! Pourtant, des outils existent. Ces infrastructures vont se détériorer plus rapidement que celles qui sont bien entretenues de manière classique. Voilà le sens de ma question. Je la pose à d'autres ministres et au collège de la Ville de Bruxelles régulièrement.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je vous ai expliqué l'enjeu, les montants et la périodicité. Après la rénovation des tunnels, une maintenance est effectivement prévue, dont certains aspects sont prioritaires et urgents, et d'autres font partie de la gestion régulière.

- *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 l'octroi du permis pour le réaménagement du rond-point Schuman.

M. David Weytsman (MR).- La situation autour du réaménagement du rond-point Schuman est un exemple frappant de l'imperméabilité de votre gouvernement au mécontentement des habitants, des commerçants, des comités de quartier et d'une série d'associations. Après dix années d'interrogations persistantes, il est alarmant de constater que les préoccupations majeures des riverains, des commerçants et des habitants sont systématiquement négligées, comme en témoigne l'acceptation d'un deuxième permis presque identique au premier.

Tous les acteurs concernés ont insisté sur trois points principaux. Reconnaissez que je vous ai interpellée à plusieurs reprises à ce sujet.

Le premier point est la minéralisation excessive du projet sans réel changement de votre part. Vous avez, certes, voulu apporter quelques modifications, mais elles sont loin d'être suffisantes. Vous allez importer la place de Brouckère, la place Eugène Flagey ou la place Charles Rogier sur le rond-point Schuman et, dans quatre ans, on regrettera le manque d'arbres et on dira que ce n'est pas très joli. Et une prochaine ministre, peut-être de votre famille politique, nous annoncera qu'il faut mettre plus d'arbres.

Le deuxième point est le « donut ». Je ne me permettrai pas de formuler une appréciation esthétique sur le choix posé. Je déplore toutefois l'ego probablement surdimensionné du projet initial, qui a voulu créer un symbole de l'Union européenne sur le rond-point, alors que les symboles de l'Union européenne que sont le Berlaymont et le bâtiment de l'architecte Philippe Samyn sont présents tout autour. S'il fallait un symbole particulier, j'aurais placé un très grand drapeau. Qu'on aime ce « donut » ou non, le problème est qu'il casse la perspective. Nous l'avons

¹²⁴¹ *Volgens u zijn de resultaten van de studies positief. Toch stellen ze niet gerust en lopen er beroepsprocedures. Bovendien zou de weerstand van de afdekplaat van het plein pas bij de werken worden getest. Dat lijkt mij riskant.*

U moet rekening houden met de bezorgdheden en het project afstemmen op de behoeften van wie in de wijk woont of werkt.

Overlegde u in het kader van de tweede vergunningsaanvraag met de wijkcomités?

Hoe staat u tegenover de bezorgdheid over de verregaande verharding?

Hoe rechtvaardigt u de goedkeuring van een project dat verkeersproblemen en geluidshinder zal veroorzaken? Hoe stelt u de verenigingen gerust?

Hoe houdt u de handelszaken en de diensten in de wijk bereikbaar?

Waarom wordt de afdekplaat pas op het moment van de werken getest?

De werken zijn ondertussen helaas van start gegaan. Ik betreur het dat u daarvoor het einde van de beroepsprocedures niet hebt afgewacht, zoals u enkele jaren geleden beloofde.

abondamment répété. La perspective historique sur les arcs du Cinquantenaire depuis la rue de la Loi sera partiellement occultée à plusieurs endroits. Nous l'avons souligné, mais rien ne bouge. En outre, depuis le centre de ce « donut », on ne verra pas les bâtiments alentour.

Le troisième point est celui des conséquences du projet sur les reports de mobilité dans les quartiers résidentiels. Ces conséquences ont été objectivées il y a des années par plusieurs études de mobilité. Elles concernent tant la Ville de Bruxelles que la Région, en particulier le bas du quartier européen, du côté de la chaussée d'Etterbeek et de l'avenue Livingstone.

À vous entendre, les études relatives à ce projet seraient très positives. Pourtant, elles ne rassurent personne et des recours sont en cours. De plus, selon mes informations, le test de résistance de la dalle de la place Robert Schuman a été reporté au moment des travaux. Cela nous semble particulièrement risqué.

Madame la Ministre, il est temps de tenir compte des préoccupations des personnes qui fréquentent le quartier au quotidien, y vivent ou y travaillent, l'aiment et reconnaissent l'impérieuse nécessité de transformer le rond-point. Il convient aussi de réexaminer le projet pour qu'il réponde véritablement aux besoins. C'est ce que je vous écrivais il y a plusieurs mois, avant même le début des travaux.

Avez-vous eu l'occasion d'engager une consultation ou une concertation dans le cadre de cette deuxième demande de permis, notamment avec les comités de quartier ?

Comment le gouvernement a-t-il évalué les inquiétudes soulevées quant à la minéralisation excessive ?

Comment justifiez-vous la décision d'approuver un projet qui, selon les retours des associations, créera des problèmes de mobilité, de nuisances sonores et de congestion dans le quartier ? Comment apaiser ces associations ?

Quelles solutions concrètes prévoyez-vous pour garantir que les commerces et les services du quartier restent accessibles ?

Pouvez-vous expliquer la décision d'effectuer l'évaluation de la résistance de la dalle sur la place Robert Schuman au moment des travaux et non pas en amont ?

Je vous demandais également quand seraient réalisés les travaux. Entre-temps, hélas, ils ont débuté. Je me permets de vous rappeler que nous avons eu un échange il y a quelques années, à l'occasion duquel vous m'aviez affirmé que les travaux ne commenceraient qu'une fois les recours aboutis. Or, malgré le recours de plusieurs associations et riverains qui ne demandent qu'un dialogue avec le gouvernement, les travaux ont débuté, sans la moindre considération. C'est particulièrement déplorable de votre part, vous qui avez placé la concertation et la cocréation au centre de votre action politique.

¹²⁴³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het doel van het project is om van het Schumanplein een stedelijke ontmoetingsplaats in een verkeersluwe omgeving te maken.*

Brussel Mobiliteit diende in 2019 een vergunningsaanvraag in, waarna het project de normale procedure doorliep, met een openbaar onderzoek en een advies van de overlegcommissie.

In overleg met Brussel Mobiliteit vroeg urban.brussels officieel om een wijziging van de plannen, die inhield dat er meer groen en bomen op het plein zouden komen. Voorts moest het plein vlot toegankelijk worden voor slechthorenden en personen met een beperkte mobiliteit. De stedenbouwkundige vergunning is eind 2021 toegekend.

Er is om procedurele redenen beroep aangetekend. Om alle rechtsonzekerheid weg te nemen, werd een tweede vergunning aangevraagd.

Er vonden heel wat studies plaats naar de gevolgen van het project voor de mobiliteit. De Schumanrotonde vormt momenteel een slecht werkend kruispunt, dat regelmatig opstoppingen veroorzaakt. Dat wordt bij de heraanleg weggewerkt.

¹²⁴⁵ *Je zult dus hier en daar wat moeten omrijden, maar doordat het verkeer als geheel vlotter wordt, levert dat niet zoveel tijdsverlies*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les grands axes du projet ont été déterminés au préalable et s'inscrivent toujours dans le cadre du permis d'urbanisme, afin de ne pas devoir tout recommencer. L'objectif du projet est de modifier l'aspect de ce lieu emblématique de la capitale pour en faire une agora urbaine, un lieu de rencontre dans une zone apaisée. Ce réaménagement qualitatif de la place Schuman lui permettra de devenir un lieu de rencontre pour tous les Bruxellois, le public des institutions européennes et les visiteurs.

En 2019, Bruxelles Mobilité a déposé une demande de permis d'urbanisme. Le projet a ensuite suivi la procédure urbanistique, qui comprend une enquête publique et un avis de la commission de concertation.

En concertation avec Bruxelles Mobilité, urban.brussels a formulé, sur la base de l'article 191 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire, une demande officielle de modification des plans. Celle-ci consistait à intégrer, dans le cadre du permis existant, davantage de végétation et à planter des arbres supplémentaires sur la place, en tenant compte des contraintes techniques, car il s'agit d'une dalle au-dessus du métro, du train et du tunnel routier. La demande visait aussi à assurer l'accès à la place aux personnes à mobilité réduite et aux malvoyants. Le permis d'urbanisme a été délivré fin 2021.

Un recours a été introduit pour des raisons de procédure. Afin de lever toute incertitude juridique sur la forme, un second permis, tenant compte des principales lacunes de procédure du premier permis, a été introduit. À la demande de la commune d'Etterbeek, dans ce second permis, l'avenue de la Joyeuse Entrée a été mise à double sens.

Concernant la mobilité, ce projet a fait l'objet de nombreuses études. Il a nécessité un rapport d'incidences environnementales dans lequel diverses analyses ont été menées, notamment sur la mobilité. Actuellement, le rond-point Schuman est un carrefour dysfonctionnel, qui engendre des engorgements fréquents. Le projet vise précisément à réduire cet engorgement et ses incidences négatives sur la ville.

Cet aménagement prévoit de supprimer la congestion du rond-point Schuman, en conservant en priorité le flux principal de l'avenue de Cortenbergh vers la rue de la Loi. La mise à double sens de l'avenue de la Joyeuse Entrée permettra une plus grande fluidité des échanges entre les quartiers situés au nord et au sud du rond-point.

L'accessibilité en véhicule pour les commerces situés au nord du rond-point Schuman est modifiée par un accès via la chaussée d'Etterbeek, pour la circulation en provenance du sud (place Jourdan, etc.). Pour les commerces situés au sud du rond-point, l'accessibilité en véhicule est modifiée par un accès via l'avenue de la Joyeuse Entrée, pour la circulation en provenance du nord (E40, Moyenne ceinture, etc.).

Ces itinéraires sont en partie compensés par le fait qu'ils se feront sur des axes fluides. En l'état actuel, la traversée du rond-

op. Bovendien zullen ook de winkels bereikbaarder zijn voor voetgangers, fietsers en passagiers van het openbaar vervoer.

De weerstand van de afdekplaat is al berekend tijdens de ontwerpfase, maar voor alle zekerheid zal ze ook nog eens getest worden tijdens de werken. Die tests konden niet eerder gebeuren omdat daar een stedenbouwkundige vergunning voor nodig is.

Brussel Mobiliteit vroeg de vergunningen aan en de werken, die ondertussen begonnen zijn, worden gefinancierd door Beliris.

¹²⁴⁷ **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).- De omwonenden, de handelaars, de Europese instellingen, allemaal zien ze het potentieel van het Schumanplein en steunen ze het idee om er een soort agora van te maken. U doet echter het omgekeerde.*

Als symbool van het Europese burgerschap is dit de plaats bij uitstek waar de Europeanen kunnen betogen voor de Europese instellingen. In uw voorstel wordt dat veel moeilijker. Dat stuit op veel kritiek, ook van de Europese instellingen zelf. Wellicht zullen de manifestanten dan elders gaan betogen, bijvoorbeeld op de Kleine Ring, met alle gevolgen van dien.

Hoe wilt u garanderen dat er nog steeds gemanifesteerd kan worden op het Schumanplein?

U spreekt over een groen project, maar er verdwijnt net heel veel aarde. U wilt wel daken vergroenen en dergelijke, maar ik betwijfel of dat er echt van komt.

Bovendien hebt u de werken al van start laten gaan terwijl er nog een beroepsprocedure loopt. Wat zult u doen als de omwonenden en handelaars in beroep gelijk krijgen?

point du nord vers le sud, ou inversement, certes plus directe en distance, implique de longues pertes de temps de parcours dues à la congestion automobile, qui est encore plus marquée durant les heures d'ouverture des commerces. Les commerces bénéficieront en outre d'une accessibilité accrue pour les modes actifs et les usagers des transports en commun.

Concernant l'évaluation de la stabilité de la dalle, des notes de calculs ainsi que des sondages ont été menés au préalable. Cependant, afin de s'assurer du bon état de la dalle, des tests plus approfondis seront menés en phase de travaux. Ces tests ne pouvaient se faire avant car ils nécessitaient un permis d'urbanisme.

Selon l'accord passé avec Beliris, les demandes de permis ont été effectuées par Bruxelles Mobilité et le chantier est financé et exécuté par Beliris. Les travaux ont désormais commencé.

M. David Weytsman (MR).- Je ne comprends pas l'impulsion politique que vous avez donnée à ce dossier. Nous manquons une occasion de réaliser un projet concerté avec les habitants, les institutions européennes et les commerçants. Tous reconnaissent le potentiel de réaménagement du rond-point Robert Schuman et le fait qu'il peut être transformé en agora. Or, en réalité, vous faites exactement l'inverse.

Cette place doit être un symbole de la citoyenneté européenne, qui passe, entre autres, par la capacité des Européens à manifester devant les institutions européennes. Or, cette capacité est mise à mal dans votre projet. À l'avenir, il sera beaucoup plus compliqué de manifester à cet endroit, un état de choses qui est critiqué par les institutions européennes. En tant que municipaliste, cette perspective me préoccupe fortement. En effet, il est probable qu'un grand nombre de manifestations seront redirigées vers la Petite ceinture, générant encore plus d'embouteillages en Région bruxelloise.

En l'occurrence, la possibilité de faire de ce rond-point une agora a été gâchée. Comment voulez-vous que, dans ces conditions, de grandes manifestations, impliquant parfois des tracteurs, puissent être organisées devant le Conseil de l'Union européenne ou la Commission européenne ?

Vous nous parlez d'un projet vert. Or, des dizaines de tonnes de terre ont été retirées. Toute cette terre aurait permis de planter de grands arbres ou d'aménager des espaces verts et agréables.

Quelle impulsion politique avez-vous donnée dans ce dossier ? Je sais que vous avez demandé l'installation de bacs et la végétalisation du toit métallique. Je doute fortement que cela sera réalisé.

Nous vous interpellons régulièrement à ce sujet. Dans le cadre de ce projet qui s'annonçait magnifique, vous êtes comptable, vous ne prévoyez que des modifications mineures et donnez l'autorisation d'entamer les travaux alors qu'un recours est toujours en cours. Que se passera-t-il si les habitants et les

1249 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Wij zijn vertrokken van de toegekende vergunning en hebben daar zoveel mogelijk groen aan toegevoegd. Misschien had het project er anders uitgezien als we van nul vertrokken waren, maar dan zou alles nog veel langer duren, en het project sleept al zo lang aan.*

1249 **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Als de klagers in beroep gelijk krijgen, zal het project nog veel langer aanslepen. Wat is het tijdschema? Wanneer zullen de werken klaar zijn? Ik kan daar een schriftelijke vraag over stellen.*

1253 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Op een schriftelijke vraag kan ik gedetailleerder antwoorden.*

- Het incident is gesloten.

(De heer David Weytsman, derde ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

1261 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1261 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1261 **betreffende het recente rapport van de 'Clean Cities Campaign' en de elektrificatie van bussen.**

1263 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Na de publicatie van het jaarverslag 2023 van de Clean Cities Campaign eist een welbekende Brusselse vzw dat de MIVB sneller elektrische bussen inzet. Inzake CO2-loze verplaatsingen staat het Brussels Gewest elfde in een klassement van 42, maar voor elektrische bussen staat het twintigste na onder meer Turijn, Boedapest, Sofia en Warschau.*

De vzw wijst erop dat MIVB-bussen jaarlijks meer dan 30 miljoen kilometer afleggen. Naar eigen zeggen zet de MIVB nu ongeveer 37 elektrische bussen in.

Ondanks de achterstand heeft het gewest ambitieuze doelen. De MIVB belooft dat haar hele vloot tegen 2035 elektrisch rijdt. Om

commerçants obtiennent gain de cause ? Vers où allons-nous, juridiquement parlant ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je pense avoir répondu aux questions. M. Weytsman n'est politiquement pas d'accord, et c'est tout à fait son droit. Faire avancer le projet était aussi une demande des institutions européennes et des riverains. Nous sommes donc partis de la demande de permis existante et avons ajouté, dans la mesure du possible, de la végétation. On peut se demander si le projet serait le même si nous étions repartis d'une page blanche mais, en l'occurrence, notre priorité a été de faire aboutir un projet depuis longtemps sur la table et portant sur un endroit très emblématique de la Région, afin d'en faire un lieu de rencontre plus agréable, au cœur de l'Europe.

M. David Weytsman (MR).- Il le sera pour autant que le recours n'aboutisse pas. Si le recours aboutit, la situation sera particulièrement problématique.

Pouvez-vous nous préciser le calendrier ? J'ai effectivement constaté que les travaux avaient démarré, ce qui n'a pas manqué de me surprendre, vu le recours pendant. Quand seront-ils achevés, selon vos services ? Si vous n'avez pas la réponse, je vous adresserai une question écrite.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je connais les grandes lignes, mais vous aurez plus de détails sur le calendrier par écrit.

- L'incident est clos.

(M. David Weytsman, troisième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant le récent rapport de la Clean Cities Campaign et l'électrification des bus.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le rapport 2023 de la Clean Cities Campaign sur l'état de la mobilité partagée zéro émission dans les villes européennes est assez instructif. Notre ville se classe onzième dans ce rapport, qui se fonde sur les indicateurs des modes de déplacement sans émission de CO2 que sont les vélos et les trottinettes électriques partagés, les bus zéro émission, les voitures électriques partagées et les infrastructures publiques de recharge pour les véhicules électriques.

À la lecture de cette étude, une ASBL bien connue à Bruxelles pour son combat contre la pollution de l'air a réclamé avec force l'accélération de l'électrification des bus de la STIB. La Région bruxelloise se classe onzième sur quarante-deux, ce qui est plutôt positif. Par contre, elle obtient la vingtième place en matière

die ambitie waar te maken, heeft de MIVB al een deel van de middelen van het herstelplan voor Brussel gekregen. Het gewest had immers 55 miljoen euro gevraagd: zo'n 35 miljoen euro voor de 52 elektrische accordeonbussen en 20 miljoen voor busremise Marly.

Het gewest heeft ook een lening van 475 miljoen euro gevraagd bij de Europese Investeringsbank, onder andere voor de aankoop van 94 elektrische bussen.

d'électrification de sa flotte de bus, derrière Turin, Budapest, Sofia ou Varsovie.

L'ASBL rappelle à raison que les bus de la STIB parcourent plus de 30 millions de kilomètres par an. En réponse, la STIB indique qu'environ 37 bus électriques sont actuellement déployés sur son réseau. Les premiers ont été injectés en 2018, année où ils ne représentaient encore que 2 % des bus bruxellois.

Si la Région semble être en retard, elle s'est malgré tout fixé des objectifs ambitieux. La STIB promet une électrification complète de sa flotte en 2035, ce qui permettra de ne pas lui octroyer une nouvelle dérogation pour non-respect des mesures environnementales du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace) et de la zone de basses émissions (LEZ). Cette ambition vise à atteindre les objectifs fixés dans la déclaration de politique régionale de 2019 et dans le plan national énergie-climat (PNEC).

Afin d'atteindre ce cap de l'électrification complète, la STIB a déjà bénéficié d'une partie du plan de relance bruxellois. La Région avait en effet demandé 55 millions d'euros, soit environ 35 millions d'euros pour l'acquisition et le déploiement de 52 bus articulés électriques avant la fin de l'année 2024, et environ 20 millions d'euros pour le dépôt de bus Marly, qui devrait accueillir un maximum de cent bus électriques à la même échéance.

La Région a également sollicité un prêt de 475 millions d'euros auprès de la Banque européenne d'investissement, qui inclut les montants nécessaires à l'achat de quelque 94 bus électriques.

Au vu de l'échéance qui se rapproche et de l'urgence rappelée par le dernier rapport de la Clean Cities Campaign, j'aimerais faire le point avec vous sur la stratégie mise en œuvre jusqu'ici.

De combien de bus 100 % électriques la STIB dispose-t-elle ? Sont-ils de la même origine, du même constructeur ?

Quelles sont les commandes en cours dans le cadre du plan bus, du plan de relance et du prêt à la Banque européenne d'investissement ? Quelle est la mise en service projetée desdits bus ? Quelles commandes doivent-elles encore être passées ?

Le plan de relance comprenait trois phases : les travaux préparatoires pour l'acquisition de 52 bus et de leur système de rechargement, le dépôt Marly et la commande desdits bus. Où en sont ces objectifs ? Les délais sont-ils respectés ?

Les autres dépôts ont-ils fait l'objet des adaptations nécessaires pour passer au 100 % électrique ?

La STIB a conduit des tests de trois technologies de bus électriques afin d'améliorer les opérations de rechargement des batteries, tant au dépôt par la technologie de nuit que le long de la ligne par une recharge de type « opportunity ».

¹²⁶⁵ Hoeveel volledig elektrische bussen heeft de MIVB? Zijn ze allemaal van hetzelfde merk?

Welke bestellingen zijn er geplaatst in het kader van het Busplan, van het herstelplan en van de lening bij de Europese Investeringsbank? Wanneer worden al die bussen in gebruik genomen? Welke bestellingen staan nog op stapel?

Het herstelplan behelsde drie delen: de voorbereidingen om 52 bussen en laders aan te kopen, de Marlyremise, en tot slot de bestelling van de bussen. Zit alles nog op schema? Zijn de andere remises aangepast aan volledig elektrische bussen?

De MIVB test drie systemen om de laadperformantie in de remise en onderweg te verbeteren. Wat hebben de tests opgeleverd?

Welk deel van het wagenpark van Brussel Mobiliteit is volledig elektrisch?

Zijn de bestelde bussen van Europese makelij? Volgens het Busplan moeten er bijna zeventhonderd chauffeurs bij komen. Hoeveel zijn er daarvan al in dienst?

¹²⁶⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Momenteel is de helft van de MIVB-bussen hybride of elektrisch. De vloot telt 37 elektrische bussen, waarvan 25 gelede, 5 gewone en 7 iets kleinere midibussen. Op 28 maart 2023 heeft de raad van bestuur de opdracht voor de bestelling van 70 elektrische gelede bussen toegewezen. Die worden vanaf het eerste semester van 2024 geleverd.*

Op 28 november heeft de raad van bestuur de bestelling van 36 elektrische standaardbussen toegekend aan Daimler Buses. De eerste bus van die bestelling neemt de MIVB begin 2026 in gebruik.

Die volledig elektrische bussen vormen een uitbreiding van de vloot. De 56 gelede bussen die in maart zijn besteld, moeten 52 Euro 5-bussen vervangen, die vanaf 1 januari 2025 niet meer welkom zijn in de LEZ.

In de Marlyremise zijn er werken gaande. Ook de remise Jacques Brel krijgt laadinfrastructuur. De werken aan vijf eindhaltes gaan binnenkort van start. Er wordt een testlader geïnstalleerd in de remise van Haren. Momenteel wijst niets erop dat de deadlines niet worden gehaald.

Uit de tests op het net is gebleken dat laden in de remise geschikt is voor standaardbussen en dat het zogenaamde opportunityladen aangewezen is voor gelede bussen. Daarom krijgen nu naast de remises ook vijf eindhaltes laadinfrastructuur.

De zevenhonderd chauffeurs zijn in dienst getreden. De MIVB rekruteert bovendien jaarlijks nieuwe mensen om het personeelsverloop op te vangen en toekomstige uitdagingen het hoofd te bieden.

In de huidige vloot van Brussel Mobiliteit zitten 31 elektrische en 29 hybride voertuigen op een totaal van 70.

Quelles sont les conclusions des tests pour le rechargement en route de type « opportunity » ? Des endroits propices à ce type de recharge ont-ils été répertoriés ? Qu'est-il prévu à ce stade ?

Quelle est la part du charroi de Bruxelles Mobilité totalement électrifiée ? Il y a quelques années, le groupe MR avait déposé un texte demandant que les pouvoirs publics aient des véhicules de maintenance exemplaires, en particulier ceux qui touchent à la mobilité.

Les bus commandés sont-ils européens ? Le plan directeur bus implique de disposer de près de 700 chauffeurs supplémentaires. Où en est cet objectif ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les dernières mesures de Bruxelles Environnement montrent que la zone de basses émissions (LEZ) améliore fortement la qualité de l'air en Région de Bruxelles-Capitale. Depuis 2018 et l'instauration de la LEZ, les concentrations de dioxyde d'azote le long des grands axes routiers de la Région ont diminué de près de 30 %. Des réductions du même ordre et plus élevées ont été observées pour d'autres polluants. En retirant progressivement de la circulation les véhicules les plus polluants, la LEZ contribue donc grandement à améliorer la qualité de l'air et la santé des Bruxellois et des Bruxelloises.

La STIB doit bien entendu faire sa part du travail, pour que tous les Bruxellois et Bruxelloises puissent respirer un air de meilleure qualité. Aujourd'hui, plus de la moitié de ses bus sont à propulsion hybride ou électrique. La flotte de la STIB compte actuellement 37 bus électriques, dont 25 articulés, cinq standard et sept midibus. Le 28 mars dernier, le conseil d'administration de la STIB a attribué le marché qui permet de commander 70 bus électriques articulés. Parmi ceux-ci, 56 ont déjà été commandés et seront progressivement livrés à partir du premier semestre de 2024. Les 14 bus restants doivent très prochainement être commandés.

En outre, le 28 novembre, le conseil d'administration de la STIB a attribué le marché pour une commande de 36 bus électriques standard. Les dernières commandes de bus électriques ont été confiées à l'entreprise allemande Daimler Buses. Le premier véhicule de cette commande devrait rejoindre la flotte de la STIB au début de l'année 2026.

Ces bus standard 100 % électriques permettront d'augmenter la flotte de bus de la STIB. Les 56 bus articulés commandés en mars doivent, quant à eux, remplacer les 52 bus de la STIB répondant à la norme Euro 5, qui ne pourront plus circuler en Région de Bruxelles-Capitale à partir du 1er janvier 2025. Leur système de rechargement est en cours de déploiement.

Ainsi, le dépôt Marly est en chantier, afin d'accueillir cette fonction. Le dépôt Jacques Brel sera également équipé d'infrastructures de recharge dès 2024. Les travaux au niveau de cinq terminus sont sur le point de commencer. Certains travaux préparatoires sont d'ailleurs en cours. Un chargeur test est en train d'être installé dans le dépôt de Haren, qui permettra de

réaliser des essais avant l'arrivée des bus. Les bus seront testés dans le courant de 2024 pour être progressivement mis en service fin 2024. À ce stade, tout porte à croire que ces délais seront respectés.

Les phases suivantes font également l'objet d'études, notamment l'électrification des dépôts Jacques Brel, Petite Île, Haren et Delta, ainsi que l'électrification de terminus et l'acquisition des bus supplémentaires.

Les tests réalisés sur son réseau ont permis à la STIB d'arriver à la conclusion que les technologies les plus pertinentes et disponibles sur le marché pour l'exploitation du réseau de bus en Région de Bruxelles-Capitale sont la recharge au dépôt pour les bus standard et la recharge dite « opportunity » pour les bus articulés, c'est-à-dire aux dépôts et aux terminus des lignes. C'est la raison pour laquelle cinq terminus sont en cours d'électrification, en plus des dépôts.

Enfin, les 700 recrutements prévus dans le cadre du plan bus ont été effectués. La STIB opère en outre chaque année de nouveaux recrutements afin de combler les départs et répondre aux défis de demain, comme l'électrification et les augmentations nécessaires de l'offre.

Dans la flotte actuelle des véhicules de service à sa disposition, Bruxelles Mobilité compte 31 véhicules électriques et 29 véhicules hybrides. Le charroi total compte 70 véhicules.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR). - Je ne suis pas fan de tous les labels et classements existants. Certains sont plus intéressants que d'autres. Dans ce cas-ci, ce sont les chiffres qui m'ont frappée : l'électrification de la flotte de bus à Bruxelles atteint seulement 12 %, contre 30 % à Naples, 42 % à Lyon, 56 % à Strasbourg, 64 % à Glasgow, 71 % à Milan et 84 % à Oslo. Reconnaissons que nous ne sommes pas très avancés !

Vous me dites que nous avons des bus hybrides, mais on sait comment cela fonctionne dans une ville comme la nôtre, avec de fortes déclivités. Pour la plupart, ils roulent au diesel. La STIB n'est donc pas exemplaire. Avant de prendre des mesures radicales à l'égard des citoyens, les pouvoirs publics devraient montrer la voie.

Aujourd'hui, une trentaine de bus roulent à l'électricité à Bruxelles. Si je comprends bien, il devrait y en avoir 70 de plus en 2024. Ou s'agit-il d'une commande, qui arrivera beaucoup plus tard ?

Par ailleurs, d'où viennent ces bus ? Sont-ils construits en Europe ? S'agit-il de la même société qui fournit les villes qui sont plus avancées en la matière ? Ne peut-on s'inspirer de la manière dont elles ont organisé les choses ? Un bus coûte sans doute moins cher aujourd'hui qu'hier. Peut-être pouvons-nous aller de l'avant pour proposer un modèle plus rapide et plus efficace pour Bruxelles ?

¹²⁶⁹ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans). - *Ik ben niet zo'n voorstander van allerlei labels en klasseringen, maar in Brussel is slechts 12% van de bussen elektrisch, tegenover 64% in Glasgow, 71% in Milaan en 84% in Oslo.*

De MIVB heeft hybride bussen, maar in een stad met zware hellingen rijden ze het merendeel van de tijd op diesel. Vooral eer we de burger met radicale maatregelen treffen, moet de overheid het goede voorbeeld geven.

Momenteel heeft de MIVB een dertigtal elektrische bussen en in 2024 komen er zeventig bij. Of is dat een bestelling die veel later komt?

Waar komen de bussen vandaan? Kunnen we geen inspiratie halen bij steden die al verder staan?

1271 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik heb u het aantal bussen en de producent meegedeeld. U mag niet vergeten dat de MIVB de LEZ naleeft, in tegenstelling tot De Lijn.*

1271 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Ik zal u een schriftelijke vraag stellen, want u hebt me slechts een gedeeltelijk antwoord gegeven.*

- *Het incident is gesloten.*

1277 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1277 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1277 **en aan de heer Sven Gatz, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel,**

1277 **betreffende de uitgaventoetsing bij Brussel Mobiliteit met het oog op de te realiseren besparingen in de Brusselse administraties.**

1279 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *In een spending review, een studie over de uitgaven, inzake mobiliteit concludeerde de KU Leuven dat de uitbesteding van een aantal taken duurder was dan ze intern uit te voeren. In dat laatste geval kan potentieel tussen 4,8 en 5,3 miljoen euro bespaard worden.*

In de nieuwe begroting wordt heel wat bespaard, onder meer bij de MIVB. Die moet 3% besparen op personeel en 5% op werkingskosten en ze zal ook minder kunnen investeren. Ook Brussel Mobiliteit moet besparen, en dat terwijl voor veel acties uit Good Move juist meer geld en personeel nodig is, in het bijzonder bij Brussel Mobiliteit.

Hebben de besparingen een invloed gehad op het plan om bepaalde taken te internaliseren?

Op welke manieren heeft de spending review al besparingen opgeleverd binnen Brussel Mobiliteit?

Door de beperkingen van de openbare aanbesteding werd de internalisering gespreid over de periode 2023-2025. U zei eerder echter dat u twijfelde of het mogelijk was om alle posten te internaliseren, door de moeilijkheden op de arbeidsmarkt, de eigenheid van bepaalde profielen en de huidige rekruteringscapaciteit van talent.brussels.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'ai indiqué le nombre de bus et leur provenance. Je rappelle que la STIB respecte la LEZ, alors que De Lijn paye des amendes, car elle ne la respecte pas. La STIB fera tous les efforts nécessaires pour respecter les différentes étapes du déploiement de la LEZ.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Madame la Ministre, je vous poserai une question écrite, car vous n'avez pas répondu à plusieurs de mes interrogations.

- *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,

et à M. Sven Gatz, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique, de la Promotion du multilinguisme et de l'Image de Bruxelles,

concernant la mise en œuvre de la « spending review » chez Bruxelles Mobilité au regard des économies à réaliser dans les administrations bruxelloises.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous venons, pour la dernière fois de cette législature, d'analyser le budget élaboré par votre gouvernement. Afin de parfaire ma compréhension, j'aimerais déjà revenir avec vous sur l'examen des dépenses (spending review) qui avait été réalisé par la Katholieke Universiteit Leuven au sujet des dépenses de mobilité. Celui-ci avait conclu que le coût de l'externalisation d'une série de tâches était plus élevé que le coût d'internalisation des dites missions. L'analyse de l'université pointait déjà entre 4,8 et 5,3 millions d'euros d'économies potentiellement réalisables en cas d'internalisation.

On apprend aujourd'hui que les efforts pour ramener les finances régionales dans le vert impliquent de sérieuses coupes, notamment à la STIB. Celle-ci devra par exemple réaliser une économie de 3 % sur son personnel et de 5 % sur son fonctionnement, et supprimer sa provision énergie. Des réductions sur les investissements seraient également prévues. Cet effort était demandé par le ministre du Budget à l'ensemble des administrations.

Bruxelles Mobilité est aussi concernée. Quand on sait que deux tiers des actions du plan Good Move exigeaient un renforcement des moyens humains ou financiers, notamment chez Bruxelles Mobilité, il est d'autant plus crucial de mettre en œuvre les mesures visées tant par l'examen des dépenses que par le plan « route 66 » qui découlait de l'audit réalisé en 2017.

Hoe verliep het overleg met talent.brussels? Hoeveel van de 43 plaatsen die voor 2023 in aanmerking kwamen, werden daadwerkelijk geïnternaliseerd?

Comment les conclusions du conclave budgétaire ont-elles affecté la réalisation du plan d'internalisation de certaines tâches de Bruxelles Mobilité ?

De quelle manière la mise en œuvre de l'examen des dépenses a-t-elle déjà permis de réaliser des économies au sein de Bruxelles Mobilité ?

Des questions à ce sujet ont déjà été posées par mon collègue David Weytsman lors des discussions budgétaires, mais il me semble important d'en préciser certains aspects.

Les contraintes liées au marché public avaient permis de répartir le travail d'internalisation sur 2023, 2024 et 2025. Au total, 91 équivalents temps plein avaient été identifiés pour la période 2023-2025. Parmi ceux-ci, 43 concernaient des assistances à la maîtrise d'ouvrage (AMO) qui pouvaient se terminer en 2023. Une concertation avec talent.brussels au sujet de la mise en œuvre de ces recrutements était en cours, mais en raison des difficultés du marché du travail, de la spécificité de certains profils et de la capacité actuelle de recrutement de talent.brussels, vous doutiez de la possibilité d'internaliser tous ces postes.

Comment s'est déroulée la concertation avec talent.brussels ? Quelle proportion des 43 postes identifiés comme internalisables en 2023 l'a effectivement été ?

Pour rappel, en juillet 2021, 37 postes avaient été ajoutés au plan de personnel. Cependant, en 2022, une demande de réduction du budget avait justifié la suppression de seize postes. En 2023, 47 postes devaient être ajoutés, notamment pour le contrôle de la zone de basses émissions (LEZ), la mise en œuvre du plan d'action régional de sécurité routière et le renforcement de diverses fonctions critiques chez Bruxelles Mobilité.

Les mesures d'économie approuvées en conclave vont-elles encore une fois mener à une suppression de postes ? Si oui, lesquels ? Sur les 47 postes qui devaient être créés en 2023, combien sont opérationnels et quelles missions leur ont été confiées ? Pouvez-vous communiquer au secrétariat de la commission la situation actuelle du plan de personnel au sein de Bruxelles Mobilité ? Avez-vous économisé les 5 millions d'euros attendus ?

De quel article budgétaire parle-t-on ? On évoque celui qui concerne les aides en milieu ouvert, mais d'autres articles concernent aussi le personnel. En quoi l'efficacité des services a-t-elle été améliorée ? Des économies d'échelle ont-elles été réalisées ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Faisant suite au conclave budgétaire, le gouvernement a décidé de réaliser des économies linéaires de 3 % sur l'ensemble des crédits de personnel de tous les organismes consolidés au compte régional, à l'exception du personnel opérationnel. Il a également décidé que des dérogations spécifiques pourraient être accordées pour l'internalisation de missions auparavant externalisées, et ce, sur la base d'une motivation démontrant que l'opération présente un

¹²⁸¹ *In juli 2021 werden er 37 plaatsen toegevoegd aan het personeelsplan, maar in 2022 werden er alweer 16 afgeschaft. In 2023 moesten er 47 bij komen, onder meer voor de controle van de lage-emissiezone en de uitvoering van het Actieplan verkeersveiligheid.*

Betekenen de besparingen dat er opnieuw plaatsen zullen verdwijnen? Welke zijn dat dan? Hoeveel van de 47 nieuwe plaatsen voor 2023 zijn daadwerkelijk gecreëerd en ingevuld en welke zijn dat? Kunt u het commissiesecretariaat het huidige personeelsplan bezorgen? Hebt u de verwachte 5 miljoen euro bespaard?

In welk begrotingsartikel kunnen we de besparingen terugvinden? Hoe is de efficiëntie van de diensten verbeterd? Zijn er schaalvoordelen gerealiseerd?

¹²⁸³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De besparing van 3% op personeelskosten geldt voor alle Brusselse administraties, maar niet voor het operationele personeel. Voor de internalisering van voordien externe opdrachten kan ook een uitzondering worden toegestaan, als aangetoond is dat de budgettaire impact daarvan positief zal zijn. Op basis van*

de spending review over mobiliteit heeft de regering zo'n uitzondering toegestaan.

De internaliseringsprocedures begonnen in juli 2023. Op de 81 geplande plaatsen in het personeelsplan is er voor 23 een rekruteringsprocedure opgestart. Er zijn al zeven mensen aangeworven in 2023. De besparingen die dat oplevert, zullen pas te zien zijn in de resultaten van 2024. Om de continuïteit van de dienst te garanderen, lopen de externe contracten en de nieuwe interne regeling immers een tijdje dubbel.

Het aantal te internaliseren plaatsen, 43 voltijdsequivalenten, is een theoretische schatting op basis van de aanbestedingen die aflopen in 2023. Daarvan zijn er 27 inderdaad opgenomen in het rekruteringsplan voor de tweede helft van 2023.

Binnen talent.brussels krijgt dit project prioriteit en werd een aanspreekpunt aangeduid. De administratie leverde vooraf ook al heel wat voorbereidend werk. De selecties gingen in juli en augustus van start. Sommige zijn uitgesteld op vraag van de betrokken directies.

Naast de plaatsen in het rekruteringsplan werden er nog twee plaatsen geïnternaliseerd. In totaal waren er eind november 2023 zeven voltijdsequivalenten in dienst getreden. Van de twintig plaatsen die in 2022 werden toegevoegd, zijn er twaalf ingevuld.

Het gaat om de volgende functies:

- voor de dienst Planificatie: een verantwoordelijke armoede en mobiliteit, een projectleider voor de organisatie van het openbaar vervoer, een secretaris voor de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, een referent voor Good Move, iemand die zich met de adviezen over stedenbouwkundige vergunningsaanvragen bezighoudt, een projectverantwoordelijke bewustmaking en een expert multimodale mobiliteit;

- voor de dienst Bouw: twee projectleiders voor de inrichting van wegen;

- voor de dienst Maintenance: een regieverantwoordelijke, een werfleider voor het aanbrengen van markeringen en een technisch expert inzake meetinstrumenten.

impact budgétaire positif. S'agissant de l'examen des dépenses en matière de mobilité, le gouvernement a déjà accordé une telle dérogation le 9 février 2023.

Les procédures d'internalisation ont démarré en juillet 2023. Sur les 81 postes prévus dans le plan de personnel pour des missions auparavant externalisées, 23 ont fait l'objet d'une procédure de recrutement et 7 ont été attribués en 2023.

Les transferts budgétaires destinés à couvrir le coût salarial seront réalisés avant la fin de l'année, et les économies en dépenses deviendront effectives en 2024. Il importe de souligner qu'afin de garantir la continuité du service, il existe, pour la plupart des postes, un chevauchement entre l'entrée en fonction et la fin du contrat externe. Il s'ensuit que les économies ne seront pas tangibles dès les entrées en fonction.

S'agissant de la concertation avec talent.brussels et l'internalisation des postes, le nombre de postes recensés comme internalisables, soit 43 équivalents temps plein (ETP), est un nombre théorique équivalant aux marchés publics qui se termineront en 2023. Sur ces 43 postes, 27 ont été effectivement intégrés dans le plan de recrutement du deuxième semestre 2023.

Bruxelles Mobilité a collaboré avec le point de contact unique (single point of contact, SPOC) désigné au sein de talent.brussels pour suivre le projet, élaborer le plus efficacement possible les procédures de sélection et fixer des calendriers permettant de les mettre en œuvre dans les délais les plus courts possible, et cela, en tenant compte des échéances des marchés publics concernés. La collaboration s'est fondée sur le travail préalablement réalisé par le service public régional de Bruxelles. À notre connaissance, talent.brussels a accordé la priorité au suivi de la décision d'internalisation.

Les procédures de sélection ont été mises en place en juillet et août, ce qui a permis la publication de quinze procédures pour le recrutement de vingt ETP. Les procédures qui n'ont pas été mises en œuvre ont été reportées sur décision des directions concernées.

Outre les postes repris dans le plan de recrutement, deux agents auparavant missionnés par un prestataire externe et figurant dans des réserves de sélection ont été internalisés. Par ailleurs, une mission auparavant externalisée et non prévue dans le plan de recrutement a été internalisée. Au total, sept ETP étaient entrés en fonction à la fin du mois de novembre 2023. Sur les vingt postes ajoutés en 2022, douze sont occupés et huit sont vacants.

Les fonctions prévues sont :

- pour le service de la planification : un responsable précarité et mobilité, un chargé de projet autorité organisatrice de transports publics, un secrétaire de la Commission régionale de la mobilité, un référent stratégie de mobilité Good Move, un chargé d'avis pour les demandes de permis d'urbanisme, un chargé de projets de sensibilisation et un expert en mobilité multimodale ;

¹²⁸⁵ *Van de 47 plaatsen die in 2023 werden toegevoegd, zijn er 26 ingevuld en 5 vacant. Het gaat om volgende functies:*

- voor de dienst Planificatie: een coördinator intergewestelijke dossiers, een expert elektromobiliteit, een expert verkeersveiligheid en controles/sancties, twee experts multimodale mobiliteit en twee experts verkeersveiligheid en infrastructuur;

- voor de dienst Bouw: een werfcontroleur en een directeur Bruggen en Tunnels;

- voor de dienst Maintenance: een projectleider voor het onderhoud van elektrische uitrusting, een werfleider voor markeringen en signalisatie, een Osirisbeheerder, een werfleider voor aanplantingen, een verantwoordelijke en een beheerder voor de wegeninspectie, twee wegenwachters, een administratief beheerder en een beheerder van niveau A7;

- voor de dienst Exploitatie & Vervoer: een expert mobiliteitsbeheer, twee administratieve assistenten, een algemeen administrateur van de wegen, een werfcontroleur, een budgetbeheerder, een verantwoordelijke en een dossierbeheerder rijvaardigheid, een verantwoordelijke voor wegcontroles en een inspecteur voor de plaatsing van tachygrafen;

- voor de algemene directie: een databeheerder, een administratief assistent en een verantwoordelijke digitale communicatie.

Het begrotingsconclaaf heeft een moratorium op aanwervingen opgeleverd. Die plaatsen worden voorlopig dus niet ingevuld.

¹²⁸⁷ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- U hebt dus twaalf mensen aangeworven in 2022 en zeven in 2023 en daarmee hebt u bepaalde externe dienstverleningen kunnen afschaffen. Hoeveel geld hebt u daarop dan bespaard?*

- pour le service de la construction : deux chefs de projets aménagement de voiries ;

- pour le service de maintenance : un responsable de régie, un conducteur de chantiers de marquage et de signalisation et un expert technique en appareils de mesure.

Sur les 47 postes ajoutés en 2023, 26 sont occupés, 5 sont vacants et 2 ont été utilisés pour financer des modifications de poste.

Les fonctions prévues sont :

- pour le service de la planification : un coordinateur de dossiers interrégionaux, un expert en électromobilité et service spécialisé en mobilité, un expert en sécurité routière et en contrôles et sanctions, deux experts en mobilité multimodale et deux experts en sécurité routière et infrastructures ;

- pour le service de la construction : un contrôleur de chantier/construction et un directeur des ouvrages d'arts ;

- pour le service maintenance : un chef de projet entretien des équipements électriques, un conducteur de chantier/marquage et signalisation, un gestionnaire Osiris, un conducteur de chantier/plantations, un responsable inspection de voirie, un gestionnaire inspection de voirie, deux garde-routes, un gestionnaire de dossiers technoadministratifs et un gestionnaire A7 ;

- pour le service de l'exploitation et du transport : un expert en gestion de la mobilité, deux assistants administratifs et contentieux, un administrateur général de voirie, un contrôleur de chantier de construction, un gestionnaire budgétaire, un responsable d'aptitude à la conduite, un responsable contrôleur routier, un gestionnaire de dossier/suivi des dossiers d'aptitude à la conduite et un inspecteur des installateurs de vitesse/tachygraphes ;

- pour l'équipe direction générale et support : un « data scientist », un support administratif / service desk et un chargé de communication numérique.

Le conclave budgétaire a abouti à un moratoire sur les engagements. Les postes ne sont donc pas supprimés, mais leur recrutement est interrompu.

Seules les procédures en cours ou pour des fonctions critiques peuvent être poursuivies. Les propositions d'emploi ne pourront être effectives que sous réserve de la disponibilité du budget.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Ce foisonnement d'informations n'est pas facile à comprendre. Ainsi, vous avez engagé douze agents en 2022 et sept en 2023, et sur cette base, vous avez supprimé des assistances à la maîtrise d'ouvrage (AMO). Autant de services que ne vous rendent plus des sociétés externes.

Par conséquent, nous aurions déjà pu intégrer les économies dans le cadre du budget 2024, sans attendre l'année prochaine. Il est

Een van de aanbevelingen uit de spending review was om de overheden beter te laten samenwerken bij offerteaanvragen. Dat moet schaalvoordelen opleveren. Wat vindt u daarvan?

Een reeks taken werden eerder geëxternaliseerd omdat de selectieprocedures te rigide waren. Heeft talent.brussels die ondertussen versoepeld?

¹²⁸⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik heb gedetailleerde cijfers gegeven. Voor de rekruteringsprocedures verwijst ik naar minister Gatz.*

De nieuwe interne diensten en de externe contracten overlappen elkaar drie tot zes maanden om de overdracht vlot te laten verlopen.

Ik herinner eraan dat Smart Move deel uitmaakt van de aanbevelingen uit de spending review.

¹²⁸⁹ **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** (in het Frans).- *De bedoeling is om bepaalde taken niet meer extern te laten uitvoeren. Voor hoeveel taken is dat al het geval en hoeveel hebt u daarmee bespaard? Dat is een essentiële vraag.*

¹²⁸⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik heb uw vraag in detail beantwoord.*

¹²⁸⁹ **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** (in het Frans).- *Het draait hier om besparen en u zegt dat u niet weet hoeveel besparingen de internalisering oplevert.*

¹²⁸⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik heb de details gegeven die ik kon geven. U kunt ook een schriftelijke vraag stellen. In theorie bedraagt de besparing 5 miljoen euro, wat overeenkomt met 90 voltijdsequivalenten. De internalisering is echter nog niet afgerond.*

- Het incident is gesloten.

tout de même intéressant de savoir où nous allons et de connaître les avantages du fait d'engager des personnes supplémentaires.

Combien d'AMO avez-vous supprimés ? Quelle est la diminution des dépenses pour cette assistance à la maîtrise d'ouvrage ?

Par ailleurs, dans les examens des dépenses, une recommandation portait sur un accroissement de la coopération entre les entités publiques concernant les appels d'offres, qui devait également générer des économies d'échelle. J'aimerais connaître votre réponse à ce sujet.

Il y avait enfin un problème en raison d'une procédure de recrutement trop rigide, raison pour laquelle vous aviez externalisé une série de tâches. Talent.brussels a-t-il avancé pour faciliter ces recrutements ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour les chiffres, je vous conseille de relire toutes les réponses données, qui sont assez détaillées. Une période de chevauchement de trois à six mois est prévue entre la fin de contrat d'une personne et l'entrée en fonction de son successeur, pour que chacun soit bien accueilli et installé à Bruxelles Mobilité.

Sur le rythme et les procédures de sélection, je vous invite à interroger M. Sven Gatz, compétent en la matière.

J'apprécie votre intérêt pour l'examen des dépenses et aimerais rappeler que Smart Move fait partie des recommandations. Je serai ravie de voir votre question sur le calendrier et les délais.

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- Vous faites des recrutements pour ne plus externaliser. Ma question était pourtant assez simple. Combien d'assistances à la maîtrise d'ouvrage avez-vous supprimées et pour quel montant ? C'est une question fondamentale pour bien percevoir l'intérêt.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'ai déjà répondu en détail à votre question.

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- Non, parce que ce qui compte ici, ce sont les économies réalisées, et vous dites ne pas savoir combien d'économies d'échelle vont pouvoir être réalisées avec les internalisations déjà effectuées.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Cette discussion peut se poursuivre toute la journée. On peut aussi poser des questions écrites. J'ai fait de mon mieux pour vous répondre en détail. Je vais aller encore plus dans les détails, mais je trouve que c'est un peu limite.

Théoriquement, l'économie de 5 millions d'euros équivaut à 90 équivalents temps plein. C'est le calcul réalisé dans l'examen des dépenses. Nous avons commencé à mettre ces mesures en œuvre en 2023 pour, d'un côté, maintenir une continuité des services et, de l'autre, réaliser des économies pendant la législature.

1301 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1301 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1301 **betreffende de burgerparticipatie bij de evaluatie van het mobiliteitsbeleid.**

1303 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).**- *Ondertekenaars van een petitie die vraagt om Good Move te schrappen, kwamen onlangs met feiten, cijfers en analyses die de testmethodes en onderzoeken van externe bureaus en van uw administratie in een kwaad daglicht stellen.*

De ondertekenaars hebben allerhande kritiek, en ze krijgen blijkbaar maar moeizaam antwoorden van de gewestelijke administratie, die onderbemand is en binnenkort ook nog eens door besparingen wordt getroffen.

Er zijn nochtans privé-initiatieven die experts en bevolking precieze gegevens kunnen verstrekken, zoals Telraam, een initiatief met de steun van Smart Mobility Belgium en Horizon 2020 van de Europese Unie. Met een teller van Telraam kan iedereen weggebruikers tellen. De resultaten kunnen de tellingen van Brussel Mobiliteit helpen te verfijnen.

Hoe verklaart u de woede van een aantal Brusselaars over de telwijze? Kunt u de methode van Brussel Mobiliteit uitleggen? Wordt er altijd volgens dezelfde methode geteld? Hoeveel mensen bij Brussel Mobiliteit houden zich met de tellingen bezig?

- *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 la participation citoyenne au service de l'évaluation de la politique de mobilité.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Dernièrement, les pétitionnaires demandant la fin de Good Move avaient avancé une série de faits, de chiffres et d'analyses réalisées par leurs soins. Certains de ces éléments semblaient mettre en doute la méthodologie des tests et études provenant de bureaux externes ou de votre administration, ainsi que le sérieux de certains chiffres avancés par Bruxelles Mobilité, notamment lors de la mise en place des mailles.

La méthodologie de comptage a, par exemple, été contestée dans les études préalables à l'installation de certains dispositifs. Parfois, les chiffres contestés portaient sur l'évaluation desdits dispositifs, sur la comparaison des points de comptage, sur la sélection de moments où le trafic n'était pas habituel pour la zone ou encore sur le manque d'évaluation en bordure de maille. Les critiques fusaient chez ces Bruxellois qui, visiblement, ont beaucoup de mal à obtenir des réponses rapides de l'administration régionale. On sait d'ailleurs que celle-ci manque de personnel et sera affectée par les mesures d'économie annoncées par votre gouvernement.

Il existe pourtant des initiatives privées permettant d'apporter des réponses assez précises, tant aux experts qu'à la population. Elles pourraient considérablement aider Bruxelles Mobilité à accomplir ses missions dans un cadre budgétaire difficile et à nourrir sainement le débat démocratique. Je pense notamment à Telraam, une initiative soutenue par le fonds Smart Mobility Belgium et le fonds Horizon 2020 de l'Union européenne, et développée notamment par Transport & Mobility Leuven.

Grâce à Telraam, chacun peut placer un boîtier à sa fenêtre et effectuer des comptages précis du trafic selon, par exemple, les modes utilisés. Ce mode de collecte de données, aujourd'hui technologiquement sûr et aisément accessible, pourrait se révéler être une aide précieuse pour affiner les comptages de Bruxelles Mobilité.

Comment expliquez-vous la colère de certains Bruxellois quant à la méthodologie employée par Bruxelles Mobilité pour évaluer la pertinence d'un dispositif avant et après l'installation ? Pouvez-vous me décrire le cadre de la méthodologie fixé par Bruxelles Mobilité, notamment concernant les critères tels que les horaires, les points de comptage, une situation de trafic normale ou non, etc. ? Est-ce toujours la même méthodologie ou les critères différent-ils entre l'étude préalable et le suivi du dispositif,

1305 *Hoe hebt u de burgerparticipatie georganiseerd om de gegevens te verfijnen en te verbeteren?*

1307 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *We krijgen veel klachten en uiteenlopende reacties van burgers die tegen de veranderingen zijn, maar ook van Brusselaars die op straat komen voor duurzamere en actievere mobiliteit.*

Mobiliteit is een onderwerp dat veel emoties oproept. Niets doen zou ook protest opleveren. We moeten zoveel mogelijk mensen warm maken voor Good Move, al is het duidelijk dat elke verandering moeilijk ligt en dat geen enkel mobiliteitsplan ieders goedkeuring zou kunnen wegdragen.

Het komt erop aan de onderdelen van het debat niet door elkaar te halen. We moeten oor hebben voor kritiek en vrees, maar ook beseffen dat er tegenstanders zijn die twijfel zaaien over de nochtans betrouwbare en objectieve gegevens.

In een eerste fase werd voor de Vijfhoek en voor de twee Schaarbeekse wijken Sint-Maria en Azalea gekozen. Voor en na de invoering van een verkeersschema is er telkens een evaluatie. Onderzoek en participatie gaan de maatregelen vooraf.

In de Azaleawijk bijvoorbeeld telde een extern bedrijf met camera's, op een dinsdag en een donderdag van dezelfde week buiten de schoolvakanties, telkens tussen 6 en 20 uur. Als het om een winkelbuurt ging, werd er ook op zaterdag geteld.

De tellingen vinden voor en na de wijziging van het verkeersplan plaats en betreffen alle verkeersstromen in de zone die door de wijziging worden beïnvloed. Er wordt minimaal zes maanden tussen beide telmomenten gelaten en er mogen geen werken gaande zijn die de verkeerssituatie aanzienlijk beïnvloeden.

notamment pour examiner les effets de reports de trafic en bordure de maille ?

Combien de personnes chez Bruxelles Mobilité sont-elles affectées à ces comptages ? Qu'en sera-t-il l'année prochaine, avec les coupes budgétaires ? Ou ce travail est-il externalisé ? En effet, beaucoup de bureaux d'études interviennent dans ces projets.

Quelles initiatives avez-vous prises pour recourir à la participation citoyenne, pour affiner, voire corriger, ces données de mobilité et, surtout, pour examiner en détail certaines rues ou quartiers où les citoyens s'inquiètent ou renâclent ? Il est important de les rassurer.

En matière de sécurité routière, je vous avais suggéré de puiser dans la même intelligence collective. J'y reviendrai dans ma question sur Fix My Street.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- De nombreuses plaintes et réactions divergentes nous parviennent, émanant de personnes qui contestent les changements, mais aussi de Bruxellois qui sont sortis dans la rue en faveur d'une mobilité plus durable et plus active et qui s'opposent à l'immobilisme des dernières décennies.

De nombreux débats et discussions entourent la mobilité. Ne rien faire créerait également des contestations. Il faut s'efforcer de susciter l'adhésion la plus large possible au plan Good Move et d'obtenir un maximum de participation. Nous savons aussi que, dans le domaine de la mobilité, chaque changement est difficile et qu'il est plutôt utopique de penser qu'il est possible de mettre en œuvre des projets de mobilité auxquels tout le monde adhère dès le début.

Les chiffres relatifs à la sécurité routière, à la qualité de l'air et au climat exigent des mesures immédiates, mesures que nous avons prises ces dernières années par le biais du plan Good Move, dont les quartiers apaisés sont l'une des 50 actions.

Il convient de bien scinder tous les éléments dans le débat : les critiques et les craintes, qu'il faut pouvoir entendre, mais aussi les affirmations d'opposants à ces plans qui les discréditent en mettant en doute des chiffres pourtant robustes et objectifs.

Sur le fond, il semble utile de préciser que trois périmètres ont pu être fixés, qui font l'objet d'une évaluation avant et après la mise en œuvre complète d'un schéma de circulation, à savoir le Pentagone et les quartiers Sainte-Marie et Azalées à Schaarbeek. Les mesures en place font systématiquement l'objet d'une étude et de la participation extensive préalable, d'un suivi en cours d'exécution, et d'une évaluation rigoureuse après la mise en œuvre.

À titre d'exemple, la méthodologie de comptage utilisée pour le quartier Azalées est la suivante :

- comptages par caméras confiés à un prestataire externe ;

¹³⁰⁹ *De tellingen voor en na gebeuren telkens op dezelfde manier om goed te kunnen vergelijken. Daarom is ook een deel van de maatregelen in Schaarbeek nog niet geëvalueerd: door de werken rond het Poggeplein zou dat geen betrouwbare gegevens opleveren.*

De telpunten liggen altijd in de wijk, maar ook de rand wordt in de gaten gehouden. Toch is het vaak moeilijk om de precieze impact in kaart te brengen.

De burgers kunnen actief deelnemen aan de evaluatie, onder andere met Telraamtellers. Die worden in meerdere lokale mobiliteitscontracten ingezet.

Om de doelstellingen van de verkeersluwe wijken zo goed mogelijk te realiseren, steunen Brussel Mobiliteit en de gemeenten projecten waarmee de burgers bijdragen tot de diagnose en de continue evaluatie.

¹³¹¹ **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** (in het Frans).- *U hebt de werkwijze in drie wijken uit de doeken gedaan. Zijn dat gewoon voorbeelden of zijn die wijken belangrijk genoeg om er zo’n onderzoek aan te wijden? Wordt het model overal in Brussel toegepast? Voor welke projecten zijn zulke tellingen vereist?*

Burgers kunnen bepaalde mobiliteitsplannen mee vormgeven, zegt u. Zijn dat dan gemeentelijke of gewestelijke plannen?

- comptages réalisés sur deux jours, soit un mardi et un jeudi de la même semaine, hors vacances scolaires, plus le samedi s’il s’agit d’un quartier commerçant et si la commune le souhaite ;

- comptages réalisés entre 6h et 20h ;

Les comptages sont réalisés avant - situation de référence - et après les modifications du plan de circulation. Ils visent à couvrir l’ensemble des flux susceptibles d’être affectés à l’intérieur du périmètre.

Le choix des dates s’appuie sur deux critères :

- un temps suffisant écoulé depuis les modifications (six mois minimum), et ce, uniquement pour les campagnes après ;

- l’absence de chantiers perturbant significativement la situation.

La même méthodologie est appliquée aux comptages avant et après afin qu’ils soient comparables, hors événement « anormal ». Voilà pourquoi une partie des mesures mises en place à Schaarbeek n’a pas encore été évaluée, par exemple : les chiffres seraient faussés par le chantier sur et autour de la place Pogge, qui a une incidence sur tout le quartier.

Sauf exception, les points de comptage se situent à l’intérieur du quartier, mais un suivi est également réalisé sur sa périphérie. Néanmoins, il est souvent difficile d’évaluer l’impact précis des mesures prises dans les quartiers, vu les nombreux facteurs qui entrent en jeu (autres mesures, autres chantiers, etc.).

Les citoyens peuvent participer activement à cette évaluation. Ainsi, la mise à disposition de compteurs de trafic du type Telraam permet aux riverains qui le souhaitent de s’impliquer dans la campagne (« citizen science »). Plusieurs contrats locaux de mobilité, dont Cureghem, Flagey, Pentagone, Azalées, Sainte-Marie et bientôt aussi Parvis, entre autres, mettent en œuvre ou vont lancer des telles initiatives.

Pour maximiser les chances d’atteindre, avec l’adhésion des citoyens, les objectifs des projets de quartiers apaisés, Bruxelles Mobilité et les communes ont décidé de soutenir des projets permettant aux premiers d’être associés au diagnostic et à leur évaluation continue.

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- Vous avez expliqué la façon dont vous procédez dans trois quartiers, à savoir le Pentagone, Azalées et Sainte-Marie. Avez-vous pris ces trois projets à titre d’exemples ou estimiez-vous qu’ils étaient suffisamment importants pour justifier une telle étude ? Ce modèle-là est-il appliqué à tous les projets bruxellois ? Quel est le cadre des projets qui exigent de faire ce type de comptage ou, au contraire, qui ne l’exigent pas ?

Ensuite, vous annoncez une bonne nouvelle : vous permettrez aux citoyens de participer à la coconstruction de certains projets de mobilité. Parlez-vous de projets communaux ou également de projets régionaux ? En Flandre et à l’étranger, dans de

¹³¹³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik heb die drie wijken gekozen omdat het verkeersschema er volledig is toegepast. In andere wijken wordt er in fases gewerkt.*

Alle plannen voor verkeersluwe wijken die Brussel Mobiliteit subsidieert, behelzen een onderzoek onder leiding van het gewest in nauwe samenwerking met de gemeente. Dat onderzoek vindt bij de start van het project plaats. Zodra de verkeersluwe wijk een feit is, wordt er continu geëvalueerd, met de mogelijkheid om bij te sturen. De verkeersluwe wijken worden door de gemeenten georganiseerd, maar krijgen gewestelijke subsidies.

¹³¹³ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *In veel wijken zijn er pas tellingen gebeurd na de start van het project en burgers willen de nulmeting kennen.*

De gewestelijke plannen voor de Tervurenlaan zouden ook gebaat zijn met Telraamtellingen, maar u hebt het alleen over gemeentelijke projecten. Staat het gewest ook burgerparticipatie toe?

¹³¹³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Er worden mobiliteitsonderzoeken gedaan voordat de verkeersluwe wijken worden georganiseerd. Telraam is al meermaals gebruikt en dat zal niet veranderen.*

¹³¹³ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Ook bij gewestelijke plannen dus.*

- Het incident is gesloten.

¹³²³ **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

nombreuses grandes villes, ce modèle est déjà très au point et implique presque systématiquement des citoyens qui peuvent ajouter leur pierre à l'édifice et adhérer à ce type de grands projets de mobilité et d'aménagement de quartier de ville.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'ai pris ces trois quartiers parce que le schéma de circulation y est complètement mis en œuvre. D'autres quartiers travaillent davantage par phases et le schéma de circulation y a été mis en œuvre sur un périmètre restreint. Il faut toujours un temps d'évaluation avant et après le projet.

Bien entendu, chaque projet de quartier apaisé subventionné par Bruxelles Mobilité implique une étude de mobilité pilotée par la Région en étroite collaboration avec la commune ; c'est une condition pour l'octroi de subsides. Cette étude doit être lancée au début du projet. Dès la mise en œuvre du projet de quartier apaisé, une évaluation continue commence, avec la possibilité de modifier quelque peu le projet en cas de situation problématique constatée juste après la mise en œuvre du plan ou, plus généralement, dans les six à douze mois qui suivent. Dans le Pentagone, par exemple, de nombreuses adaptations ont été effectuées pour répondre à certains problèmes.

Les projets de quartiers apaisés sont mis en œuvre par les communes, mais sont subventionnés par la Région. Les budgets et tous les outils possibles sont disponibles, mais c'est à la commune de choisir comment procéder pour les adapter à la réalité locale.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Souvent, dans les quartiers, les comptages ont été réalisés après la mise en route du projet. Et les citoyens se demandent comment était la situation avant. Il faudrait presque un cadre imposé et avant d'élaborer tout projet, de mettre des blocs de béton ou de lancer des phases de test, effectuer des comptages en amont.

Enfin, le projet régional de l'avenue de Tervueren pourrait également bénéficier des comptages de Telraam. Or, vous me parlez seulement des communes. La Région permettra-t-elle aussi aux citoyens de jouer leur rôle ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Des études de mobilité sont réalisées avant la mise en œuvre du projet pour chaque quartier apaisé. Telraam est déjà utilisé à plusieurs endroits et le sera encore.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Y compris au niveau régional alors.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

1323 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1323 **betreffende de inventarisatie van parkeerplaatsen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.**

1325 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).** - *Op de site van parking.brussels staat de atlas van de parkeerplaatsen uit 2021, maar die is moeilijk te interpreteren.*

Uit het antwoord op een eerdere schriftelijke vraag bleek dat er 232.310 parkeerplaatsen langs de Brusselse wegen waren op 31 december 2018, 30.000 minder dan waar het plan Good Move van uitgaat. U gaf trouwens zelf toe dat de cijfers in het plan geactualiseerd moesten worden. In werkelijkheid is het cijfer in Good Move blijven staan, net als de ambitie om het aantal plaatsen tegen 2030 te verminderen van 265.000 tot 200.000.

Volgens de genoemde atlas waren er 255.363 plaatsen in 2021. Hoe moeten we dat begrijpen? Zijn er 10.000 plaatsen afgeschaft? Gaat het om een schatting? Is het doel van 200.000 plaatsen nog steeds geldig?

In 2020 zei u dat de cijfers van parking.brussels over het aantal parkeerplaatsen die niet langs de weg liggen, eerder onbetrouwbaar zijn. Toch staat in de atlas een heel precies cijfer: 418.359, openbare parkeergarages en park-and-rides inbegrepen. Parking.brussels gaf twee studie bureaus de opdracht om het aantal plaatsen opnieuw te tellen, maar hanteert in afwachting daarvan cijfers uit 2014. Is het cijfer uit de atlas van 2021 gebaseerd op de nieuwe telling of gaat het om een schatting?

1327 *Volgens een nota van het Parkeerobservatorium werd er iemand aangeduid om de gegevens over de parkeerplaatsen langs de*

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 cadastre du stationnement en Région de Bruxelles-Capitale.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR). - On trouve sur le site de parking.brussels l'atlas du stationnement réalisé en 2021. Les chiffres montrent des variations par rapport à 2018, sans qu'il soit permis de comprendre si elles sont liées à la suppression de places, à leur mutualisation ou à leur compensation. Au vu de l'importance de la problématique pour les Bruxellois, notamment les personnes à mobilité réduite, les familles et les professionnels, je souhaite faire le point avec vous sur ce dossier.

L'ambition de supprimer des places pour améliorer la qualité de vie en Région bruxelloise peut se comprendre, mais encore faut-il savoir d'où l'on vient pour comprendre où l'on va et comment réaliser les objectifs.

D'une question écrite de 2018, il ressortait qu'au 31 décembre 2018, il y avait 232.310 places de stationnement en voirie, hors emplacements devant accès carrossable, soit 30.000 places de moins que les chiffres utilisés officiellement dans le cadre du plan Good Move. Vous disiez d'ailleurs que vous aviez travaillé sur les anciens chiffres et que vous devriez peut-être les actualiser avant de poursuivre votre tâche, lors de l'approbation en deuxième lecture. Or force est de constater que non seulement ce chiffre est resté tel quel dans le plan régional de mobilité, mais que ce dernier a également conservé l'ambition de réduire drastiquement le stationnement en voirie entre 2020 et 2030, passant de 265.000 à 200.000 places.

Plus récemment, l'atlas du stationnement réalisé en 2021 faisait état de 255.363 places en voirie. Faut-il comprendre que quelque 10.000 places ont été supprimées ? S'agit-il d'une estimation ? L'ambition de supprimer 65.000 places a-t-elle également été revue ? À quoi correspond cette ambition ?

Vous reconnaissiez encore, en 2020, que « les données dont dispose parking.brussels quant au nombre d'emplacements de stationnement hors voirie ne sont pas actualisées et leur précision demeure relative ». L'atlas réalisé en 2021 parlait, quant à lui, de 418.359 places hors voirie, donc parkings publics et park and ride compris. Parking.brussels avait mandaté les deux bureaux d'études Stratec et Brat pour effectuer un nouveau relevé sur l'ensemble du territoire. En attendant, les données dont disposait parking.brussels provenaient toujours de la base de données de 2014. Qu'en est-il aujourd'hui ? Le chiffre annoncé dans l'atlas de 2021 est-il fondé sur ce relevé ou s'agit-il encore d'une estimation relative ?

En consultant une note de 2023 de l'Observatoire du stationnement, j'ai appris qu'un prestataire avait été mandaté pour travailler à la mise à jour de la base de données du stationnement en voirie. La livraison des résultats était attendue

wegen te actualiseren. Dat zou tegen eind 2023 gebeurd moeten zijn. Kunt u de balans opmaken?

Hoe verklaart u de verschillen tussen de cijfers uit 2018 en die uit 2021?

Volgens het observatorium verdwenen er 1.600 plaatsen tussen 2016 en 2017 en 1.400 van 2017 tot 2018. Hoeveel parkeerplaatsen op gewestwegen zijn er deze regeerperiode afgeschaft? Hebt u een overzicht van de verdwenen plaatsen per gemeente? Zo niet, waarom niet?

In 2020 gaf u al aan dat parking.brussels werkte aan de langverwachte regels voor de compensatie van parkeerplaatsen. Zijn die eindelijk klaar? Welke criteria - nabijheid, toegankelijkheid, betalend of niet... - worden daarbij gehanteerd?

Hoever staat het akkoord over telegeleiding met de onderneming die de meeste openbare parkings uitbaat?

pour la fin de l'année 2023. Pouvez-vous dès lors me dresser un bilan actualisé et précis de l'offre en voirie ?

Comment expliquez-vous la variation entre les données communiquées en 2018 et 2021 relatives aux emplacements hors voirie ?

L'Observatoire du stationnement a constaté la suppression d'environ 1.400 places au cours des années 2017 et 2018, et de 1.600 places entre 2016 et 2017. Combien de places de stationnement ont-elles été supprimées sur des voiries régionales depuis le début de la législature ?

Possédez-vous une photographie précise des emplacements supprimés par les communes depuis le début de la législature ? Dans l'affirmative, quelle est-elle ? Dans la négative, pourquoi ?

Vous indiquiez en 2020 que le conseil d'administration de parking.brussels était en train de réaliser la clé de compensation prévue depuis 2013. Où en est-on ?

Sur la base de quels critères - proximité, accessibilité de jour et de nuit, payants ou gratuits -, les emplacements ont-ils été compensés en voirie régionale ?

Qu'en est-il de l'accord sur le téléjalonnement avec la société qui gère la majorité des parkings publics bruxellois ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre. - Vous le savez, le plan régional de mobilité Good Move a pour objectif de favoriser l'accès des riverains au stationnement hors voirie en mutualisant quelque 20.000 places de stationnement d'ici 2030.

Supprimer des emplacements en voirie n'est pas un objectif en soi, bien entendu. La Région ambitionne de rééquilibrer et de revaloriser son espace public pour augmenter son attractivité et améliorer la qualité de vie des Bruxellois. La rationalisation du stationnement automobile est un levier essentiel à cet égard, en vue de libérer de l'espace public en voirie pour d'autres fonctions (végétalisation, fonction de séjour, mobilité douce, etc.). Les Bruxellois ont droit à un espace public de meilleure qualité, mais il convient d'opérer des choix pour y parvenir.

Quant au nombre de places de stationnement en voirie, la collecte de données sur ce point, comme sur les places hors voirie d'ailleurs, reste un exercice complexe. De nombreux acteurs, publics comme privés, sont impliqués de près ou de loin dans la création et la gestion de ces places de stationnement (gestionnaires de voirie, propriétaires de bâtiments, exploitants de parking, opérateurs divers, etc.). Cela complique l'accès à ces données, leur intégration et, surtout, leur évolution.

Deux grands recensements des places en voirie ont été effectués : en 2014 par Bruxelles Mobilité et en 2020 par parking.brussels. Le dernier relevé exhaustif réalisé à l'échelle régionale remontant donc à 2020, cette année sert de référence pour les données de l'offre de stationnement en voirie. Le

1329 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).** - Een doelstelling uit het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move is dat de bewoners meer toegang krijgen tot parkeerplaatsen die niet langs de weg liggen, door tegen 2030 zo'n 20.000 plaatsen aan te bieden via parksharing.

Parkeerplaatsen langs de weg afschaffen is geen doel op zich. Het gewest wil echter het evenwicht in de openbare ruimte veranderen om de stad aantrekkelijker en leefbaarder te maken. Zo moet er meer ruimte vrijkomen voor zachte mobiliteit, groen enzovoort.

Parkeerplaatsen tellen is erg complex. Er zijn veel actoren, zowel openbare als private, betrokken bij het creëren en beheren van die plaatsen en niet alle informatie is even vlot toegankelijk.

De laatste jaren waren er twee grote tellingen: in 2014 door Brussel Mobiliteit en in 2020 door parking.brussels. Wij hanteren 2020 dus als referentiejaar. Het aantal plaatsen langs de wegen werd toen geschat op 274.700, met inbegrip van de gereserveerde plaatsen. Als er voordien cijfers meegedeeld werden, waren dat dus die van 2014, eventueel licht bijgewerkt door parking.brussels op basis van niet-systematische inlichtingen. Volgens die cijfers waren er 265.000 plaatsen.

¹³³¹ *Het verschil van 10.000 plaatsen betekent natuurlijk niet dat er zoveel plaatsen bij gekomen zijn. Het ligt aan de gebruikte methode. Parkeerplaatsen langs de weg zijn zelden gemarkeerd. Daarom zijn we bij de laatste telling uitgegaan van een standaardlengte van 5 meter. In de praktijk zijn er echter veel situaties waarin de telling afhangt van de interpretatie van de teller: wat doe je bijvoorbeeld met parkeerplaatsen in een bocht of met straten die te smal zijn om aan beide kanten te parkeren?*

Voor de parkeerplaatsen die niet langs de weg liggen, is het nog ingewikkelder. Je kunt ze niet tellen op straat en vaak liggen ze op privéterrein. De gegevens zijn dan ook gebaseerd op externe bronnen, zoals milieuvergunningen, stedenbouwkundige vergunningen, het kadaster enzovoort. Die gegevens worden op dit moment bijgewerkt.

Volgens het nieuwe beheerscontract moet parking.brussels de gemeenten en het gewest helpen om compensaties te vinden als er door werken minstens twintig plaatsen langs de weg verdwijnen, die voor minstens 85% bezet zijn. In dat geval zoekt parking.brussels parkeerplaatsen die ter beschikking kunnen worden gesteld van de omwonenden. Die mogen hoogstens 500 m van de zone van de werken liggen en moeten zoveel mogelijk de klok rond geopend zijn.

nombre de places y a été estimé à 274.700, hors accès carrossables et y compris les emplacements réservés.

Avant ce dernier recensement, tout chiffre communiqué était donc celui de 2014, actualisé avec les corrections et mises à jour apportées par parking.brussels sur la base des informations portées à sa connaissance par les gestionnaires de voirie communaux et régionaux.

Selon les informations transmises à l'agence au moment de l'élaboration du plan Good Move et avant le recensement de 2020, le nombre de places de stationnement en voirie s'élevait à 265.000.

Cette différence d'environ 10.000 places ne s'explique évidemment pas par la création, en l'espace d'un an ou deux, de 10.000 places en voirie, mais par des différences méthodologiques. Il n'est donc pas évident de comparer les deux chiffres.

Les emplacements de stationnement ne sont qu'exceptionnellement délimités au sol. Lorsqu'ils le sont, la longueur est rarement la même à deux endroits différents. Pour effectuer le relevé et constituer la base de données, il faut donc objectiver les choses. C'est pourquoi nous définissons une unité de mesure standardisée, qui correspond à la longueur d'un véhicule particulier, soit 5 m.

Or, sur le terrain, de nombreux cas de figure sont difficilement ajustables à ce standard et nécessitent un arbitrage : des zones de stationnement dans une voirie courbe, des emplacements réservés devant un accès carrossable, avec plaque apposée, des voiries trop étroites pour permettre physiquement le stationnement des deux côtés, mais sans aucun panneau interdisant le stationnement d'un côté ou de l'autre.

Tant en 2014 qu'en 2020, les relevés ont été réalisés par des enquêteurs à pied. Il était dès lors impossible d'éviter une marge d'interprétation par chacun des enquêteurs.

Les chiffres communiqués correspondent aux estimations actuelles, en voirie, hors accès carrossable, y compris les emplacements réservés. Il est toutefois difficile d'avoir une évolution dans le temps, eu égard à la méthodologie.

Le relevé du stationnement hors voirie est plus complexe. Contrairement au stationnement en voirie, il n'est pas directement observable et mesurable par des relevés de terrain. De plus, nombre de ces emplacements hors voirie sont situés sur des domaines privés. La base de données repose donc sur différentes sources externes : permis d'environnement, cadastre, permis d'urbanisme, etc. La mise à jour de cette base de données est en cours.

En ce qui concerne la question de la compensation de la perte de stationnement en voirie, parking.brussels a reçu comme mission dans son nouveau contrat de gestion d'aider les communes et la Région lors de projets de réaménagement impliquant la

¹³³³ *Het aantal plaatsen dat gecompenseerd wordt, hangt af van de behoeften, die parking.brussels vooraf analyseert. De prijs volgt de marktprijs. Sinds 2020 heeft parking.brussels 402 plaatsen toegankelijk gemaakt voor buurtbewoners en er lopen nog projecten. De privésector is daarbij uiteraard een belangrijke partner en die creëert zelf plaatsen bij.*

De studie over de telegeleiding is aan de gang.

¹³³⁵ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Ik begrijp dat het vrij complex is om correcte cijfers te verzamelen, maar het moet toch mogelijk zijn om te weten te komen hoeveel parkeerplaatsen er zijn in Brussel! Blijkbaar tasten we volledig in het duister.*

Het kan toch niet de bedoeling zijn om steeds meer parkeerplaatsen af te schaffen zonder een duidelijk beeld van waar er echt plaatsen nodig zijn? Kunnen bijvoorbeeld de scan-cars die voortdurend rondrijden, niet tellen hoeveel parkeerplaatsen er zijn?

- Het incident is gesloten.

suppression de minimum vingt places en voirie, occupées à minimum 85 %.

Dans ce cadre, l'Agence du stationnement effectue des études de taux d'occupation et, quand c'est justifié, cherche des options de compensation hors voirie et les met à la disposition des riverains concernés. Ces parkings hors voirie ne doivent pas être trop éloignés de la zone du projet - entre 300 à 500 m - et être autant que possible disponibles 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. L'idée n'est évidemment pas que les riverains doivent déplacer leur voiture tous les matins, ce qui serait contraire à la politique régionale de mobilité.

Le nombre de places compensées varie en fonction des besoins, objectivés lors des études de stationnement réalisées par parking.brussels sur la base du taux d'occupation en voirie. Les prix varient également, notamment en fonction du prix du marché, dans le respect du droit de la concurrence. Depuis 2020, l'Agence du stationnement a rendu 402 emplacements accessibles via la valorisation d'emplacements existants au profit des riverains. D'autres projets sont en cours de discussion.

Le secteur privé est également un partenaire essentiel de la Région dans la valorisation de places de stationnement hors voirie sous-utilisées, au profit notamment de riverains. Sur le territoire bruxellois, l'opérateur de parkings Be Park, par exemple, a augmenté de 107 % le nombre de ses parkings et de 119 % le nombre total de ses places de parking depuis 2019. Be Park possède aujourd'hui 300 sites environ, pour près de 10.000 places de parking.

Enfin, l'étude relative à l'évaluation du système de téléstationnement est en cours. Nous attendons donc les résultats avant une reprise de contact avec Interparking.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Les bras m'en tombent ! En Région bruxelloise, il existe une Agence du stationnement, un Observatoire du stationnement, un atlas du stationnement, une ordonnance organisant le stationnement. Depuis au moins dix ans, on nous parle d'un cadastre du stationnement et d'un comptage du nombre de places en voirie et hors voirie. Certes, on peut comprendre qu'il est plus facile de compter les places en voirie que celles hors voirie.

En revanche, comment expliquer la mise en place d'une succession de politiques de stationnement de plus en plus strictes, la suppression à-tout-va des places de parking, sans vision sur celles qu'il faut maintenir à tout prix et celles que l'on peut supprimer pour offrir une meilleure qualité de vie à Bruxelles ?

Nous apprenons aujourd'hui qu'il y a 10.000 places de plus depuis le dernier recensement. Je ne comprends pas. Des scan-cars circulent en permanence dans les rues de Bruxelles. Ne sont-elles vraiment pas en mesure de comptabiliser le nombre de places de stationnement dans les communes où elles circulent ?

J'aurais pu comprendre que l'explication réside dans le fait que les communes ne jouent pas le jeu et ne communiquent pas le

nombre de places de stationnement disponibles sur leur territoire. Je pourrais le comprendre dans le cas des communes qui n'ont pas délégué la gestion du stationnement à parking.brussels. Mais, en l'occurrence, je ne comprends absolument pas votre réponse. Comment justifiez-vous le fait que vous ignoriez le nombre de places de parking à Bruxelles ? C'est consternant !

Nous ne savons absolument pas où nous allons, ni comment. La seule chose que nous savons, c'est que le gouvernement veut supprimer des places.

- *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 la mise à disposition du public des données de chutes et de collisions sur la voie publique.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Comme vous le savez, l'action 8 du plan d'action régional de sécurité routière stipule qu'une plateforme d'enregistrement des chutes et des collisions sur la voie publique sera élaborée et mise à la disposition des citoyens et des usagers. Mon groupe la réclame depuis des années et avait déposé une proposition en ce sens. Ce nouvel outil permettrait de lutter contre le sous-enregistrement de ces événements, largement évoqué lors de nos débats en commission de la Mobilité.

La plateforme permettrait également de dresser un portrait précis des lieux et circonstances dans lesquels ces accidents se produisent le plus fréquemment. Initialement, ces nouvelles données auraient dû se retrouver dans Fix My Street, à la manière de ce que nous proposons pour les accidents dont la police n'est pas nécessairement informée et pour les presque accidents. L'objectif était de disposer d'un onglet « Make me safe » qui permettrait aux pouvoirs publics et à Bruxelles Mobilité de localiser les principaux lieux de mise en danger des piétons, des cyclistes et des automobilistes. Ces dossiers de réaménagement seraient alors gérés en priorité pour une intervention dans les zones à concentration d'accidents, qu'il s'agisse d'un carrefour, d'une traversée ou d'une piste cyclable.

Comme déjà expliqué, j'ai moi-même fait les frais d'un problème de revêtement au bord du canal. Je me suis retrouvée au sol et une dame m'a appris que c'était la quatrième fois qu'un cycliste était victime d'un accident très grave sous ses yeux. Or personne n'était au courant de la problématique. Même une photo envoyée à Fix My Street n'aurait pas permis de rendre compte de la réalité de l'accident, mais uniquement de la réalité du mauvais revêtement, ce qui n'est pas tout à fait la même chose.

Malheureusement, vous indiquiez récemment que le choix de Fix My Street avait été annoncé, puis annulé en

1339 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1339 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1339 **betreffende de publicatie van gegevens over valpartijen en botsingen op de openbare weg.**

1341 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *In het Actieplan verkeersveiligheid staat dat er een website komt waar burgers valpartijen en botsingen op de openbare weg kunnen registreren.*

Die website moet helpen om een beter beeld te krijgen van het aantal voorvallen en op welke plaatsen en in welke omstandigheden ze zich het vaakst voordoen. De oorspronkelijke bedoeling was dat de gegevens in Fix My Street werden opgenomen. De overheid zou op basis daarvan dan kunnen beslissen op welke punten een herinrichting van de weg nodig is.

Jammer genoeg bleek onlangs dat het technisch te moeilijk is om een dergelijke mogelijkheid in Fix My Street in te bouwen. U ging samen met Paradigm op zoek naar een andere oplossing, maar die samenwerking werd stopgezet omdat Paradigm meer gegevens dan nodig wilde verzamelen.

1343 *Daarop besliste u om de gegevens op de website van Brussel Mobiliteit te zetten tot er een portaalwebsite over mobiliteit is. U vroeg Brussel Mobiliteit om de integratie van Fix My Street in die laatste te bekijken. Hoever staat die integratie?*

Wanneer zult u rekening houden met gegevens over valpartijen en botsingen?

Ook met de subjectieve verkeersveiligheid, het onveiligheidsgevoel, zou rekening kunnen worden gehouden. Wat ondernam u op dat vlak?

1345 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De integratie van Fix My Street is wel degelijk bestudeerd, maar blijkt momenteel niet haalbaar door de Algemene Verordening gegevensbescherming. Geolocatie gebeurt immers uitsluitend via het nemen van een foto. Wanneer bij een ongeval de tegenpartij wordt gefotografeerd, is de privacy niet gegarandeerd.*

Brussel Mobiliteit werkte daarom een vragenlijst in het Nederlands, Frans en Engels uit waarmee weggebruikers risicosituaties kunnen melden. Momenteel worden de websites van de gewestelijke overheidsdiensten echter samengevoegd, waardoor Brussel Mobiliteit de vragenlijst niet online kan zetten.

Meer gegevens vindt u in het antwoord op vraag nr. 1683 van de heer Koyuncu.

raison de contraintes techniques trop importantes. D'autres solutions ont été cherchées, notamment une collaboration avec Paradigm. Cette collaboration a finalement aussi été annulée, Paradigm voulant collecter des données non nécessaires à l'accomplissement de l'action 8 du plan d'action régional de sécurité routière.

Vous avez alors envisagé d'intégrer les données sur le site de Bruxelles Mobilité avant de décider de travailler sur un portail thématique dédié à la mobilité. Finalement, Bruxelles Mobilité a reçu la consigne d'évaluer comment intégrer Fix My Street à ce portail.

Avez-vous avancé sur cette intégration ? Avez-vous réglé cette solution technique ?

Quand les données de chutes et de collisions sur la voie publique seront-elles enfin prises en considération en tant qu'accidents et presque accidents ?

Ensuite, en fonction des ressources humaines disponibles auprès des gestionnaires de voirie, une signalisation de l'insécurité routière subjective - c'est-à-dire ressentie - pouvait être étudiée. Qu'avez-vous mis en œuvre à cet égard ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'intégration dans Fix My Street de la déclaration de lieux d'accidents ou de presque accidents non enregistrés par les zones de police, ou encore de lieux à forte insécurité ressentie, a bien été envisagée. Il s'agit de l'action 8 du plan d'action régional de sécurité routière. Il apparaît cependant que ce n'est pas possible pour l'instant, en raison du règlement général sur la protection des données. Le problème, en soi, est que la géolocalisation se fait uniquement via la prise d'une photo. Si, dans le cas d'un défaut d'infrastructure, la vie privée n'est pas affectée, il n'en est pas de même lorsqu'on se met à photographier l'autre partie dans un accident.

L'option Fix My Street n'est pas abandonnée mais, vu l'impasse actuelle, d'autres options ont été envisagées. Ainsi, Bruxelles Mobilité a préparé un questionnaire, avec localisation obligatoire, pour rapporter les différentes situations à risque, pour tous les usagers et pour tous les modes, en français, en néerlandais et en anglais. Ce questionnaire est prêt à être mis en ligne sur le site de Bruxelles Mobilité. Toutefois, le développement de cette nouvelle fonctionnalité sur les sites régionaux est pour l'instant gelé, étant donné la fusion en cours des sites de l'administration régionale. De plus, d'autres projets étant encore annoncés dans le cadre du plan d'action régional de sécurité routière et vu le moratoire sur les engagements annoncés, le développement de l'action est aussi en péril.

Je vous donne ces éléments de contexte en toute transparence. Vous trouverez également certains chiffres dans la réponse à la question n° 1.683 de M. Hasan Koyuncu.

¹³⁴⁷ *De regering besliste om in de tussentijd een gewestelijke website rond mobiliteit op te zetten. Minister Clerfayt kan u daar meer over vertellen.*

De gegevens over valpartijen en botsingen op de openbare weg worden ingezameld en ter beschikking gesteld zodra daar een oplossing voor gevonden is. Hetzelfde geldt voor de beoordeling van de subjectieve verkeersonveiligheid.

Er moet nog heel wat gebeuren om alle punten uit het Actieplan verkeersveiligheid te realiseren. Ik hoop dat de nodige tools binnenkort beschikbaar zijn.

¹³⁴⁹ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans)*.- *U moet voor de eenvoudigste oplossing kiezen. Fix My Street lijkt mij de beste tool om ongevallen en valpartijen te melden.*

- Het incident is gesloten.

Dans l'intervalle, le gouvernement a décidé de mettre en place un site web régional. M. Clerfayt se fera un plaisir de vous en dire davantage sur les enjeux et retards éventuels dans ce dossier. Les contenus seront rassemblés dans un portail régional dédié à la mobilité. Bruxelles Mobilité examine comment y intégrer les différentes fonctionnalités existantes ; nous voulons absolument conserver bon nombre d'outils très importants, comme Mobilis. Cette démarche de fusion des sites a mis un coup d'arrêt au développement de nouvelles fonctionnalités sur les sites régionaux.

Les données des chutes et collisions sur la voie publique seront collectées dès qu'une solution pour ce faire aura été trouvée : Fix My Street, questionnaire en ligne ou autre. Ces données pourront alors être mises à disposition. Je ne peux encore vous communiquer de date de réalisation, mais j'insisterai auprès de mes collègues pour que le dossier avance.

Le même problème se pose pour une évaluation de l'insécurité subjective. Une fois la solution trouvée, nous pourrions progresser sur ce plan également.

Réaliser tous les points du plan d'action régional de sécurité routière avant 2030 demandera encore un travail considérable. Tout n'a pas progressé à la même vitesse, et toutes les actions sont nécessaires pour concrétiser la vision zéro au plus vite.

Nous en sommes donc encore à la phase d'élaboration, mais j'espère que ces outils seront bientôt opérationnels.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le dossier avance à tout petits pas. Mais l'objectif est de proposer la solution la plus simplifiée possible. Un portail de Bruxelles Mobilité ne va pas susciter un très grand nombre de visites quand on vient d'avoir un accident. Il serait par contre bon de donner la possibilité aux 70.000 utilisateurs de Fix My Street de dénoncer un problème et d'éviter à d'autres Bruxellois des accidents ou des chutes, et peut-être ainsi de sauver des vies.

- L'incident est clos.