



**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 30 JANUARI 2024**

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 30 JANVIER 2024**

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 Sevket Temiz	7
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende auto-ongelukken onder invloed van lachgas.	
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 toename van het aantal fietsers en hun veiligheid.	
Vraag om uitleg van de heer Sadik Köksal	12
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de nieuwe regelgeving voor deelvoertuigen.	
Bespreking – Sprekers:	
De heer Sadik Köksal (MR)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Vraag om uitleg van de heer Sadik Köksal	16
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de herinrichting van het Meiserplein.	

SOMMAIRE

Question orale de M. Sevket Temiz	7
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 accidents de voiture sous l'influence de gaz hilarant.	
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'augmentation du nombre de cyclistes et leur sécurité.	
Demande d'explications de M. Sadik Köksal	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 les nouvelles règles d'encadrement des engins en libre-service.	
Discussion – Orateurs :	
M. Sadik Köksal (MR)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Demande d'explications de M. Sadik Köksal	16
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
concernant le réaménagement de la place Meiser.	

Bespreking – Sprekers:		Discussion – Orateurs :	
De heer Sadik Köksal (MR)		M. Sadik Köksal (MR)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Vraag om uitleg van mevrouw Françoise De Smedt	21	Demande d'explications de Mme Françoise De Smedt	21
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende het MIVB-beheerscontract 2024-2028 en de tarieven.		concernant le contrat de gestion 2024-2028 de la STIB et les tarifs de la STIB.	
Bespreking – Sprekers:		Discussion – Orateurs :	
De heer Luc Vancauwenberge (PTB)		M. Luc Vancauwenberge (PTB)	
De heer David Weytsman (MR)		M. David Weytsman (MR)	
De heer Ibrahim Dönmez (PS)		M. Ibrahim Dönmez (PS)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez	28	Question orale de M. Ibrahim Dönmez	28
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende verkeersovertredingen door fietsers.		concernant les infractions cyclistes.	
Toegevoegde mondelinge vraag van de heer David Weytsman	29	Question orale jointe de M. David Weytsman	29
betreffende de flitspalen om fietsstraten veiliger te maken.		concernant les radars destinés à sécuriser les rues cyclables.	
Mondelinge vraag van de heer Francis Dagrin	34	Question orale de M. Francis Dagrin	34
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	

betreffende de boetes van 10 euro die de MIVB oplegt aan wie zijn abonnement niet kan voorleggen of vergeet te valideren.		concernant les amendes de 10 euros pour oubli d'abonnement ou de validation infligées par la STIB.	
Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	36	Question orale de Mme Aurélie Czekalski	36
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,	
en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,		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,	
betreffende de impact van de mobiliteit op de Haven van Brussel.		concernant l'impact de la mobilité sur le Port de Bruxelles.	
Mondelinge vraag van mevrouw Françoise Schepmans	40	Question orale de Mme Françoise Schepmans	40
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende de herinrichting van de Ninoofsesteenweg.		concernant les travaux de réaménagement de la chaussée de Ninove.	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	43	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	43
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende Good Move en de economische activiteit.		concernant le plan Good Move et l'activité économique.	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	48	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	48
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	

betreffende de begroting en de evaluatie van de lokale mobiliteitscontracten.

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel

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

betreffende de evaluatie door de MIVB van oudejaarsavond.

52

concernant le budget et l'évaluation des contrats locaux de mobilité.

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 bilan tiré par la STIB de la nuit de la Saint-Sylvestre.

1103 Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.

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

1105 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SEVKET TEMIZ**
1105 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de**
Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit,
Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

QUESTION ORALE DE M. SEVKET TEMIZ

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

1105 **betreffende auto-ongelukken onder invloed van lachgas.**

concernant les accidents de voiture sous l'influence de gaz
hilarant.

1107 **De heer Sevkets Temiz (PS) (in het Frans).**- Volgens een studie van Vias Institute geeft 6% van de Belgische bestuurders toe minstens één keer per maand achter het stuur te zitten nadat ze lachgas hebben gebruikt. Het probleem is het grootst in Brussel, waar 31% van de jonge bestuurders zegt onder invloed van die drug te rijden en 15% toegeeft de drug regelmatig te gebruiken voordat ze met de auto rijden.

M. Sevkets Temiz (PS).- Selon une étude de l'Institut Vias, 6 % des conducteurs belges avouent prendre le volant au moins une fois par mois après avoir inhalé du gaz hilarant. Le problème est le plus marqué à Bruxelles, où un jeune conducteur sur trois (31 %) déclare conduire sous l'influence de cette substance, soit deux fois plus qu'en Wallonie (12 %). À Bruxelles, 15 % des conducteurs de moins de 34 ans reconnaissent en consommer régulièrement avant de prendre la route.

Lachgas kan niet worden opgespoord met een test. De invloed op de rijvaardigheid is echter aanzienlijk en de symptomen zijn vergelijkbaar met die van alcohol: duizeligheid, misselijkheid, desoriëntatie in tijd en ruimte en een verminderd reactievermogen. Het risico op een ongeval is 200 keer hoger als een bestuurder onder invloed is van lachgas.

Cette drogue est combinée à d'autres substances tout aussi illicites et dangereuses pour la sécurité routière, et ne peut être détectée par le biais d'un test. Son impact sur les capacités de conduite est néanmoins important. L'enivrement est similaire à celui de l'intoxication à l'alcool. Des étourdissements, des nausées, une désorientation dans le temps et l'espace, une réactivité réduite et un sentiment général d'ivresse sont les symptômes courants. Le risque d'accident est 200 fois plus élevé pour un conducteur drogué au protoxyde d'azote que pour un conducteur qui ne roule pas sous influence.

Welke maatregelen zijn er genomen of gepland?

Neemt het aantal verkeersongevallen als gevolg van lachgas toe in Brussel? Kunt u ons gedetailleerde cijfers geven voor de voorbije drie jaar? Zo niet, zijn er plannen om cijfers over dergelijke ongevallen bij te houden?

Aux Pays-Bas, le nombre d'incidents liés à la conduite automobile et impliquant le protoxyde d'azote a augmenté de 80 % entre 2019 et 2021. Certains concernent la conduite en état d'intoxication, d'autres le remplissage de ballons pendant la conduite. Plusieurs articles de presse français et suisses font déjà état de décès sur les routes à la suite de l'inhalation de ce gaz.

Bent u bereid mee te werken aan een preventiecampagne tegen rijden onder invloed van lachgas?

Quels sont vos plans d'action en la matière, eu égard aux résultats préoccupants mis en lumière par l'Institut Vias ? Quelles sont les mesures envisagées et le calendrier ?

Le nombre d'accidents de la route provoqués par l'utilisation de gaz hilarant est-il en hausse à Bruxelles ? Pouvez-vous nous fournir les chiffres détaillés des accidents de ce type au cours des trois dernières années ? Si non, est-il envisageable de procéder à un inventaire de ce type d'accidents ?

Seriez-vous disposée à collaborer à une campagne de prévention pour lutter contre la conduite sous l'influence de gaz hilarant ? Si oui, quels en seraient le calendrier et le contenu ?

1109 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- Er worden regelmatig bewustmakingscampagnes gevoerd over rijden onder invloed. De stoffen waarover ze gaan en de doelgroepen waarop ze gericht zijn, veranderen regelmatig.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La conduite sous influence est un thème régulier de sensibilisation. Les substances évoluent régulièrement et les publics cibles également.

Lachgas mag niet verkocht worden aan minderjarigen, maar autobestuurders zijn per definitie meerderjarig. Daarom hebben ik er op de interministeriële conferentie Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie voor gepleit om een algemeen verkoopverbod in te voeren voor stikstofmonoxide. De stof heeft immers een grote invloed op het rijvermogen, ook voor fietsers.

In 2021 en 2022 voerde Brussel Mobiliteit een campagne over verslavingen in het algemeen. In 2023-2024 waren de acties toegespitst op alcohol.

Aangezien het onmogelijk is om lachgas op te sporen in het menselijk lichaam, is het moeilijk te bepalen hoeveel ongevallen er precies veroorzaakt worden door het gebruik van de stof. We weten wel dat het risico op een ongeval tweehonderd keer hoger ligt als een bestuurder onder invloed rijdt van alcohol of andere drugs.

De hogere cijfers in Brussel vloeien voort uit het feit dat het gebruik van lachgas een stedelijk fenomeen is. In een enquête die Brussel Mobiliteit in september 2022 liet uitvoeren onder 500 Brusselaars tussen 18 en 64 jaar, geeft 4% toe de afgelopen zes maanden een auto, fiets of ander voertuig bestuurd te hebben onder invloed van lachgas. Daarvan deed 2,4% dat minstens een keer per maand.

¹¹¹¹ *Als we alleen naar de leeftijdsgroep van 18 tot 34 jaar kijken, liggen die percentages respectievelijk op 6,5% en 3,8%.*

Van de mensen die onder invloed van alcohol, drugs of lachgas een voertuig hadden bestuurd, gaf 52,2% aan dat ze met een auto reden, tegenover 34,5% met een fiets en 11,3% met een elektrische step.

Rijden onder invloed blijkt dus vooral voor te komen bij jongeren, mannen, autobestuurders en fietsers. Dat zijn sowieso al risicogroepen op het vlak van verkeersveiligheid.

De Responsible Young Drivers Wallonie-Bruxelles wijzen in hun bewustmakingscampagnes ook op de gevaren van rijden onder invloed van geneesmiddelen en lachgas.

Les catégories d'âge impliquées dans la conduite sous l'influence de gaz hilarant n'étant pas concernées par l'interdiction actuelle aux mineurs, il nous semble pertinent d'envisager l'interdiction totale de la vente de protoxyde d'azote en Belgique pour toutes les catégories d'âge. Nous avons eu l'occasion de défendre ce point de vue en conférence interministérielle de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications, même si ce n'est pas à ce niveau que la décision doit être prise.

Le protoxyde d'azote met le consommateur dans un état proche de l'ivresse. L'aptitude à la conduite d'un véhicule, au sens du Code de la route, vélo et trottinette compris, est fortement modifiée.

L'assuétude sous toutes ses formes ayant fait l'objet d'une campagne de Bruxelles Mobilité en 2021 et 2022, les actions 2023-2024 se focaliseront sur la consommation d'alcool, par la mise à disposition de quinze bornes éthylo-test dans les lieux de consommation bruxellois.

La consommation de ce gaz n'étant pas dépisable, il est difficile d'estimer le nombre exact des collisions liées à cette consommation. On sait, en revanche, qu'en combinaison avec de l'alcool et/ou d'autres substances, le risque de collision est 200 fois plus élevé que lorsque le conducteur est sobre.

Si la consommation détournée de ce gaz est importante à Bruxelles, c'est principalement parce que c'est un phénomène urbain. Les chiffres de consommation des grandes villes belges pourraient être comparés. D'une enquête menée à la demande de Bruxelles Mobilité en septembre 2022, en pré/post test de notre dernière campagne sur les assuétudes, et donc sur un échantillon purement bruxellois de 500 répondants de 18 à 64 ans, il ressort les éléments suivants :

- au cours des six derniers mois, 4 % des sondés reconnaissent s'être déplacés en voiture/vélo/trottinette/moto ou scooter dans la Région de Bruxelles-Capitale après avoir consommé du gaz hilarant. En outre, 2,4 % d'entre eux l'ont fait au moins une fois par mois ;

- pour les 18-34 ans, 6,5 % des répondants déclarent l'avoir fait au cours des six mois écoulés, et 3,8 % d'entre eux déclarent même l'avoir fait régulièrement, c'est-à-dire une fois par mois ou plus.

Quand on les interroge sur les moyens de déplacement utilisés comme conducteur après avoir consommé de l'alcool, de la drogue et/ou du gaz hilarant (plusieurs réponses étaient possibles), 52,2 % ont répondu la voiture, 34,5 % le vélo et 11,3 % la trottinette électrique.

Les chiffres de l'étude bruxelloise montrent également une nette prévalence de ce comportement chez les jeunes, les hommes, les conducteurs de voiture et les cyclistes. Si les chiffres de comportements autodéclarés relevés sont moins élevés que ceux avancés par l'Institut Vias, ils n'en demeurent pas moins très préoccupants. Les usagers les plus concernés - les jeunes

Daarnaast wordt er in de actie van Brussel Mobiliteit die bestemd is voor het middelbaar onderwijs, ook aandacht besteed aan rijden onder invloed.

hommes conducteurs de voiture ou cyclistes - représentent déjà un public à risque trop connu dans les statistiques de sécurité routière.

Les Responsable Young Drivers Wallonie-Bruxelles, dans le cadre de leur projet « Etylos en fête » sensibilisent eux aussi aux dangers liés à la consommation de drogues et d'alcool, ainsi que ceux liés à la conduite sous influence de médicaments et de gaz hilarant, surtout lorsque le sujet est abordé par les participants.

L'action « Safe to School » lancée par Bruxelles Mobilité inclut, pour le public de l'enseignement secondaire, des fiches pédagogiques, dont une est consacrée en particulier à la conduite sous influence.

Comme je l'ai dit en début d'intervention, je pense que ce produit devrait être interdit à la vente en Belgique.

1113 De heer Sevket Temiz (PS) (in het Frans).- *Ik vind ook dat het gebruik van lachgas verboden moeten worden in België. Mensen zijn zich niet bewust van de gevaren van die drug. Daar moeten we bij de federale regering op aandringen.*

M. Sevket Temiz (PS).- Je partage votre souhait d'interdire ce produit en Belgique. On ne se rend pas compte des dangers qu'il fait courir, notamment aux jeunes de 18 à 35 ans. Vous me dites que la question a été abordée en conférence interministérielle : c'est là qu'il faut mettre la pression pour que cette campagne de sensibilisation soit menée au niveau fédéral.

Ten slotte is het erg belangrijk dat er ook in middelbare scholen en rijsscholen gewezen wordt op de gevaren van lachgas.

Serait-il possible de la diffuser également dans les écoles ? Il convient d'attirer l'attention des écoliers, en particulier du niveau secondaire, sur les dangers de ce produit. Il en va de même des auto-écoles.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

1117 MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ

QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ

1117 **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,

1117 **betreffende de toename van het aantal fietsers en hun veiligheid.**

concernant l'augmentation du nombre de cyclistes et leur sécurité.

1119 De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).- *De inspanningen om het gebruik van de fiets te bevorderen werpen vruchten af: volgens een persartikel van 6 november steeg het aantal fietsers vorig jaar met 7%, het jaar daarvoor met 40%.*

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Nous avons appris par un article daté du 6 novembre 2023 que le nombre de cyclistes à Bruxelles a augmenté de 7 % en un an, après une augmentation de 40 % l'année précédente.

Hoe wordt het aantal fietsers geteld? Worden stepgebruikers meegerekend?

Ces chiffres reflètent les efforts déployés pour promouvoir les déplacements à vélo. Ils mettent également en évidence l'importance cruciale de la qualité des pistes cyclables.

Wat doet de regering om de veiligheid van fietsers te garanderen, met name op kruispunten? Hoe is de regering van plan ongevalgevoelige zones duidelijk aan te geven en veiliger te maken? Welke projecten staan er op stapel om nieuwe, beveiligde fietsinfrastructuur aan te leggen?

De quelle manière est fait le décompte des cyclistes ? Les trotinetistes sont-ils inclus ?

Quelles mesures le gouvernement prévoit-il pour garantir la sécurité et le bien-être des usagers, en particulier aux abords des carrefours, identifiés comme zones accidentogènes ? La

Hoe worden in de rijsscholen toekomstige autobestuurders de juiste reflexen bijgebracht om ongevallen met fietsers te voorkomen?

cohabitation entre les cyclistes et les automobilistes y devient en effet souvent délicate en raison d'infrastructures inadéquates. Les intersections sont des lieux critiques, en particulier la nuit.

Comment le gouvernement prévoit-il de signaler clairement les zones à concentration d'accidents (ZACA), potentiellement dangereuses pour les cyclistes ? Quelles actions sont envisagées pour les rendre plus sûres ?

Pouvez-vous nous faire part des futurs projets visant à développer de nouvelles infrastructures cyclables sécurisées ?

Pouvez-vous nous informer des efforts déployés dans le cadre de la formation dispensée par les auto-écoles ? Quelles initiatives ou programmes sont mis en place pour sensibiliser les futurs conducteurs à la présence des cyclistes sur la route et les informer des réflexes essentiels à adopter afin de prévenir les accidents avec les cyclistes ?

¹¹²¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het genoemde artikel baseert zich op de automatische fietstellers. Die tellen alle tweewielers die over de fietspaden rijden, dus ook stepgebruikers. De exacte verhouding op de plaatsen waar de tellers staan kennen we niet, maar de algemene verhouding in het gewest is 90% fietsers tegenover 10% stepgebruikers. Aangezien het aantal stepverplaatsingen wat gedaald is, ligt de reële stijging van het fietsgebruik hoogstwaarschijnlijk hoger dan 7%.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'article que vous évoquez parle des compteurs de vélos automatiques. La comparaison des dix premiers mois de 2023 avec la même période en 2022 montre une croissance de 7 %. Tous les deux-roues circulant sur les pistes cyclables où se trouvent les compteurs automatiques sont comptabilisés. Cela signifie que les chiffres totaux provenant des compteurs couvrent à la fois les cyclistes et les trottinettistes, ainsi que probablement un très petit nombre de scooters.

De ongevalgevoelige zones pakken we een na een aan, rekening houdend met de slachtoffers en het type ongevallen. Volgens het Actieplan verkeersveiligheid moet dat binnen de drie jaar na identificatie van een ongevalgevoelige zone gebeuren. We zorgen ook voor een follow-up van die projecten.

La dernière enquête sur les comportements de déplacement nous apprend que, si l'on considère tous les déplacements effectués à Bruxelles à vélo ou en trottinette, environ 90 % d'entre eux sont effectués à vélo et environ 10 % en trottinette. Cette part varie évidemment d'un endroit à l'autre et nous ne connaissons pas la répartition exacte des trottinettes par rapport aux vélos aux endroits où se trouvent les compteurs automatiques.

De jongste negen maanden is het aantal slachtoffers bij de tweewielers gedaald. Brussel Mobiliteit noteert sinds tien jaar een aanhoudende daling van het risico op ongevallen voor fietsers, berekend als de verhouding tussen het aantal ongevallen met fietsers en het totale aantal fietsers.

Il est fort probable que la croissance de 7 % du nombre de deux-roues recensés entre 2022 et 2023 reflète une croissance du nombre de déplacements à vélo plus prononcée encore, l'usage des trottinettes étant probablement en baisse sur la même période. Nous ne disposons pas d'informations sur les trottinettes privées, mais en ce qui concerne les trottinettes partagées, qui représentent environ 50 % de l'utilisation des trottinettes, nous savons que le nombre de déplacements a diminué de 13 % au cours des six premiers mois de 2023 par rapport à la même période de 2022.

La résolution des zones à concentration d'accidents (ZACA) identifiées s'effectue au cas par cas. Pour établir le projet, nous tenons compte des victimes et du type d'accidents. Le plan d'action de sécurité routière prévoit qu'une intervention soit réalisée dans les trois ans suivant l'identification de la ZACA. Les projets réalisés par Bruxelles Mobilité sont également tous analysés par l'équipe chargée de la sécurité routière. Dans le cadre des projets réalisés sur les voiries auto plus, transports publics plus et poids lourds plus, un audit des projets est

également nécessaire. La sécurité de tous les usagers est donc prise en considération.

Il faut noter que le nombre de victimes, tant cyclistes et usagers de trottinette qu'autres usagers, a baissé sur les neuf derniers mois. C'est un signal positif par rapport à l'année dernière, même s'il faut rester prudent avec les chiffres. Bruxelles Mobilité a pu établir une forte réduction de l'exposition au risque d'être victime en tant que cycliste. En effet, le rapport entre le nombre d'accidents impliquant un cycliste et le nombre de cyclistes a baissé en continu depuis dix ans, et ce toutes gravités confondues. Le risque zéro n'existe pas, mais la tendance est donc également positive.

En ce qui concerne les infrastructures cyclables, les grands projets en cours contenant de nouvelles infrastructures vélos sont les suivants :

- le square Saintelette ;
- le rond-point Schuman ;
- les passerelles passant sous Saintelette et De Trooz ;
- une nouvelle latérale sur le boulevard Lambermont ;
- le tram Tour & Taxis avec le réaménagement des rues Picard et Vanderstichelen et du boulevard Bolivar ;
- le tronçon de la chaussée de Ninove entre la limite régionale et le boulevard Mettwie ;
- la chaussée de La Hulpe entre l'avenue de la Foresterie et la limite régionale ;
- de nouvelles pistes cyclables séparées sur l'avenue Bordet ;
- l'avenue Charles-Quint ;
- une cyclostrade le long de la ligne 28.

Pour ce qui est de la formation dispensée par les auto-écoles, l'arrêté du gouvernement comporte de nombreux éléments pour que les futurs conducteurs soient attentifs aux cyclistes afin de prévenir les accidents. Les cours pratiques sont fortement axés sur la présence d'usagers faibles (cyclistes compris) sur la voie publique et sur l'importance de la capacité d'observation et de vérification des angles morts.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Je me réjouis que le risque proportionnel diminue fortement.

Pour encourager ce transfert modal et accroître encore la pratique du vélo, il faut en premier lieu faire attention aux vols de vélos, mais aussi sécuriser les pistes cyclables. J'entends souvent que les gens hésitent parce que certains endroits ne leur paraissent

¹¹²³ *Op heel wat plaatsen wordt er nieuwe fietsinfrastructuur aangelegd: de Saintelettesquare, het Schumanplein, de fiets- en voetgangersbruggen aan Saintelette en De Trooz, de Lambermontlaan, de tramlijn naar Thurn & Taxis, de Ninoofsesteenweg tussen de gewestgrens en de Mettwielaan, de Terhulpensesteenweg tussen de Vorsterielaan en de gewestgrens, de Bordetlaan, de Keizer Karellaan en de fietsnelweg langs lijn 28.*

Wat de autorij scholen betreft, bevat het regeringsbesluit heel wat elementen die toekomstige autobestuurders attent maken op fietsers. Ook in de rijlessen zelf is daar veel aandacht voor.

¹¹²⁵ **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *Ik ben blij dat het relatieve risico voor fietsers sterk is afgenomen.*

Om fietsen verder aan te moedigen, moet de regering inzetten op de strijd tegen fietsdiefstal en moet ze de fietspaden veiliger maken.

- *Het incident is gesloten.*

pas assez sûrs. Le gouvernement doit en tenir compte pour inciter la population à utiliser le vélo, surtout pour les courts trajets.

- *L'incident est clos.*

1129 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER SADIK KÖKSAL**
1129 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de**
Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit,
Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

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

1129 **betreffende de nieuwe regelgeving voor deelvoertuigen.**

concernant les nouvelles règles d'encadrement des engins en
libre-service.

1131 **De heer Sadik Köksal (MR) (in het Frans).**- Voortaan zullen
nog maar twee deelstepaanbieders en drie deelfietsoperatoren
actief mogen zijn. Brussel Mobiliteit heeft die op 22 december
2023 uitgekozen. Daarnaast mogen Tier en Pony deelbakfietsen
aanbieden en Felyx en GO Sharing deelscooters.

M. Sadik Köksal (MR).- Le 22 décembre dernier, Bruxelles
Mobilité a désigné les opérateurs d'engins en libre-service qui
pourront continuer à exercer leurs activités dans la capitale dans
le cadre de l'appel d'offres 2024-2027. Pour les trottinettes, il
s'agit de Bolt et Dott, qui ont remporté le marché parmi plus de
27 candidats. Pour les vélos, trois opérateurs ont été sélectionnés,
à savoir Bolt, Dott et Voi, ainsi que Tier et Pony pour les vélos-
cargos. Pour les scooters partagés, Felyx et GO Sharing sont les
grands gagnants.

*Zoals u zei, mevrouw de minister, is dit zowat de ultieme
test. Leuven en Parijs hebben de elektrische steps al verboden,
Brussel is verdeeld.*

Vous l'avez dit à plusieurs reprises, Madame la Ministre : c'est
un peu le test de la dernière chance. Alors qu'en avril dernier,
les Parisiens ont manifesté, par référendum local, leur nette
opposition aux trottinettes électriques en libre-service, la ville
de Louvain a décidé de les interdire définitivement dans le
but de mettre fin à leurs nuisances. À Bruxelles, la situation
est complexe et les engins en libre-service comptent autant de
farouches détracteurs que d'ardents partisans.

*Voor de MR-fractie moeten mensen vrij kunnen kiezen uit een
waaier aan vervoersmodi, die elkaar aanvullen. Er moet wel
orde op zaken worden gesteld, in de markt, maar ook op onze
trottoirs.*

Comme vous le savez, mon groupe a toujours soutenu la
multimodalité, en ce compris la micromobilité. Cela implique de
donner la liberté aux gens de choisir leur mode de déplacement
parmi une palette qui soit la plus variée et accessible possible.
Selon moi, il est primordial de travailler un maximum avec
tous les modes de déplacement, qui répondent à des besoins
spécifiques et complémentaires. La priorité de mon groupe est
de mettre de l'ordre dans le marché comme sur nos trottoirs.

*Waarom mogen er nog maar twee deelstepoperatoren actief zijn,
goed voor in totaal 8.000 steps? Dat is meer dan een halvering
van het aanbod. Hoe zorgt u ervoor dat de huidige tarieven
behouden kunnen blijven?*

Pourquoi avoir limité à deux le nombre d'opérateurs de
trottinettes alors qu'initialement, il était question de deux grands
opérateurs, possédant 5.000 engins chacun, de deux moyens et
d'autres, plus petits ?

*De overgangperiode loopt al op 1 februari af. Waarom is die
zo kort?*

Comment comptez-vous maintenir la tarification actuelle si
l'offre proposée diminue de plus de la moitié ? Alors que l'on
dénombre plus de 20.000 trottinettes à Bruxelles, il n'en restera
plus que 8.000 à l'issue de la - très courte, à mon sens - période de
transition, qui arrive à expiration le 1^{er} février. Pourquoi cette
date butoir, qui laisse très peu de temps aux opérateurs pour se
retourner ?

¹¹³³ *Brussel Mobiliteit zegt dat bepaalde doelgroepen voorkeurtarieven zullen genieten. Welke? Gaat u hen daarvoor subsidiëren? Dat zou absurd zijn.*

Micromobiliteit moet ook in de zogeheten achtergestelde wijken beschikbaar zijn, maar daarover staat in het op 11 maart 2022 besproken voorstel van ordonnantie noch in de vergunningen iets te lezen. Hoe garandeert u dat de diensten in heel Brussel beschikbaar zijn?

In de aanbesteding voor 2024-2027 hebben maar tien van de honderd punten betrekking op de toegankelijkheid van de dienst. Waarom? Welke criteria bevatten ze?

In elf gemeenten zijn al dropzones aangelegd waar de steps voortaan achtergelaten moeten worden. In de andere zullen ze virtueel vergrendeld worden totdat daar markeringen zijn aangebracht. Hoeveel dropzones zijn er op gewestwegen en gemeentelijke wegen? Wat is het beoogde aantal? Worden de gemeentelijke dropzones gesubsidieerd? Met welk bedrag?

Bruxelles Mobilité a annoncé que des tarifications spéciales seront prévues pour certains publics cibles. Quels sont-ils ? Comment peut-on demander aux opérateurs de brader leurs prix s'ils doivent également brader leur flotte d'engins ? Envisagez-vous de les subventionner, comme vous le faites avec Villo ? Cela n'aurait aucun sens, alors que ces mêmes opérateurs ne demandent qu'à déployer plus de trotinettes et de vélos.

S'agissant de la couverture de ces services de micromobilité, nous devons nous assurer que l'offre des opérateurs est disponible dans tous les quartiers, y compris ceux dits défavorisés. Ce point ne figurait malheureusement ni dans la proposition d'ordonnance discutée le 11 mars 2022, ni dans les licences.

Dans l'appel d'offres 2024-2027, seuls 10 points sur 100 concernaient l'accessibilité du service. Pouvez-vous nous détailler les critères retenus en la matière ? Pourquoi n'avoir accordé que 10 points pour l'accessibilité ?

Par ailleurs, comment comptez-vous garantir une couverture universelle et plus large à Bruxelles ?

Enfin, j'en viens aux zones de dépôt. Désormais, il sera obligatoire d'y verrouiller le véhicule en fin de trajet. Selon Bruxelles Mobilité, plus d'un millier de ces emplacements ont déjà été matérialisés dans l'espace public et ce système sera effectif dans onze communes parmi lesquelles Etterbeek, Ixelles, Saint-Gilles, Jette ou encore Ganshoren.

Dans les autres communes, les opérateurs verrouilleront leurs engins sur des zones de dépôt virtuelles aux emplacements choisis par les autorités et les marquages au sol seront réalisés au fur et à mesure.

Combien y a-t-il de zones de dépôt sur les voiries régionale et communale ? Quel est l'objectif poursuivi ?

Les zones de dépôt sur voirie communale sont-elles toutes subventionnées ? Quel montant est octroyé par la Région aux communes par zone de dépôt ?

¹¹³⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De beperking tot twee deelstepoperatoren met elk maximaal 4.000 steps is gebaseerd op de adviezen die de regering na de eerste lezing van het uitvoeringsbesluit had ontvangen en is ingegeven door de wens om de parkeerdruk te beperken. Bolt en Dott kwamen als winnaars uit de selectieprocedure. De andere operatoren van de huidige meer dan 20.000 deelsteps worden gedoogd tot 1 februari 2024.*

Een van de selectiecriteria was de betaalbaarheid voor de gebruiker. Zo hanteren de winnende operatoren voorkeurtarieven voor doelgroepen als studenten, werkzoekenden en grote gezinnen, of voor wijken met minder openbaar vervoer. Ze krijgen daar geen enkele subsidie voor.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Cette question est importante et tombe à point nommé !

Sur la base de l'arrêté du 13 juillet 2023 portant exécution de l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile, la Région a lancé le 18 septembre 2023 un appel à candidatures pour l'exploitation d'un service de cyclopartage sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Cet appel concernait l'octroi de trois licences pour l'exploitation d'un service de vélos partagés, avec un maximum de 2.500 vélos par licence, de deux licences pour des services de trotinettes partagées avec un maximum de 4.000 engins par licence, de deux licences pour des services de scooters partagés avec un maximum de 300 scooters par licence, et de deux licences pour des services de vélos-cargos partagés, avec un maximum de

Jammer genoeg is er beroep aangetekend tegen de selectie van het gewest. Wij zullen ons daartegen verweren, want de hervorming is belangrijk, zeker voor voetgangers en personen met een beperkte mobiliteit.

150 vélos-cargos par licence. Le 22 décembre 2023, la Région a annoncé les résultats de l'appel à candidatures et a octroyé aux lauréats leurs licences d'exploitation.

La limitation à deux opérateurs de trottinettes est issue de la bonne quarantaine d'avis reçus entre la première et la deuxième lecture de l'arrêté par le gouvernement. Sur la base de ces avis, et afin de réduire la pression du stationnement de ces véhicules dans l'espace public, le choix s'est porté sur deux licences pour les trottinettes, avec une limite de 4.000 trottinettes par licence.

L'enjeu de l'accessibilité tarifaire a été un critère de sélection dans l'appel à candidatures. Les lauréats proposent ainsi des tarifs préférentiels pour certains publics cibles, comme les étudiants, les personnes au chômage ou les familles nombreuses, un prix à la minute plutôt qu'au kilomètre, ou encore une réduction dans les quartiers moins bien desservis en transports en commun. Les détails de ces tarifications préférentielles seront communiqués quand les opérateurs concernés seront prêts. Les propositions diffèrent d'un opérateur à l'autre. Aucune subvention n'est prévue pour les services de cyclopartage en libre-service.

À l'issue du travail de sélection, il s'avère que Bolt et Dott seront les deux seuls opérateurs habilités à proposer au total 8.000 trottinettes en libre-service à Bruxelles, contre plus de 20.000 engins en circulation actuellement. Afin de laisser aux autres opérateurs le temps de s'adapter, une période de tolérance est prévue jusqu'au 1er février 2024.

Des recours ont été déposés contre la Région. Nous le déplorons, d'autant que tous les opérateurs étaient demandeurs de ce système et ont participé au processus. Nous allons évidemment défendre cette réforme du secteur, particulièrement indispensable pour les piétons et les personnes à mobilité réduite. Dès que nous aurons davantage d'informations, nous vous les transmettrons. Il est important de poursuivre cette réforme et de nous défendre contre les attaques juridiques.

Les objectifs sont largement partagés, y compris dans ce Parlement.

Concernant la couverture géographique du service, l'arrêté oblige les opérateurs de cyclopartage - à l'exception de ceux dont les demandes de licences sont en cours pour l'exploitation de projets pilotes - à couvrir tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Hormis les trottinettes, l'appel à candidatures a permis de désigner trois opérateurs pour les services de vélos partagés - soit trois fois 2.500 vélos de Bolt, Dott et Voi -, deux opérateurs pour les scooters - soit deux fois 300 scooters de Felyx et Go Sharing - et deux opérateurs pour les vélos-cargos, soit deux fois 150 vélos-cargos de Tier et Pony.

En matière de stationnement, sur la base de la nouvelle réglementation, plus aucun usager ne pourra verrouiller son véhicule en fin de trajet en dehors d'une zone dédiée, les

¹¹³⁷ *Wat de geografische spreiding betreft, worden de operatoren in het uitvoeringsbesluit verplicht hun diensten op het volledige grondgebied van het gewest aan te bieden.*

Gebruikers zullen de voertuigen enkel nog in de dropzones mogen achterlaten, die momenteel overal worden aangelegd. Op 1 februari 2024 zullen ze in elf gemeenten gebruiksklaar zijn. In de andere gemeenten zullen de operatoren voorlopig met virtuele dropzones werken, via het trackingsysteem van de voertuigen.

Voor de aanleg van die dropzones konden de gemeenten subsidies aanvragen. Slechts een deel van de gemeentelijke dropzones zal ook echt gesubsidieerd worden, voor een gemiddeld bedrag van 670 euro. Dat bedrag varieert naargelang het type infrastructuur, dat afhangt van de ligging en de lokale behoeften.

fameuses « drop-off zones » aménagées dans l'espace public. Celles-ci sont en cours de déploiement partout à Bruxelles, et seront visibles sur le terrain et dans l'application.

Au 1er février 2024, ces zones de dépôt sont visibles et effectives dans onze communes bruxelloises : Berchem-Sainte-Agathe, Koekelberg, Evere, Woluwe-Saint-Pierre, Etterbeek, Ixelles, Saint-Gilles, Jette, Ganshoren, Watermael-Boitsfort et Auderghem. Je tiens à remercier les communes qui se sont déjà attelées à cet exercice difficile.

Pour les autres communes, où l'ensemble des zones de dépôt n'est pas encore matérialisé, les opérateurs verrouilleront, via le système de suivi GPS des engins, des zones de dépôt virtuelles aux emplacements choisis par les autorités, et la matérialisation physique suivra au plus vite.

Les communes ont eu l'occasion de demander une subvention pour l'installation des zones de dépôt. Seule une partie des zones de dépôt communales sont subventionnées par la Région. Pour les communes subventionnées pour la mise en œuvre de celles-ci, il n'y a pas de montant forfaitaire déterminé pour la réalisation d'une telle zone. Néanmoins, nous pouvons dire que la Région a octroyé un montant moyen de 670 euros par zone de dépôt, mais cela dépend du type d'infrastructure proposé par la commune, qui varie en fonction de la localisation et des besoins locaux.

M. Sadik Köksal (MR).- La régulation est une bonne chose. Beaucoup de personnes sont pour, d'autres sont contre, mais c'est surtout la manière de gérer - ou de ne pas gérer - les zones de dépôt qui est en cause dans beaucoup de communes et sur les voiries régionales. J'entends qu'il y aura une réduction pour des catégories spéciales d'utilisateurs, comme les étudiants et les chômeurs. Comment s'exercera le suivi au niveau des différents opérateurs ? Ce sont en effet eux qui mettront les modalités en œuvre.

Concernant le recours, je suppose qu'il n'est pas suspensif, puisque la mise en application est prévue le 1er février, soit dans deux jours.

Enfin, pour ce qui est des subventions, le tarif moyen est de 670 euros par emplacement ou par type de zone de dépôt. J'espère toutefois qu'elles s'appliquent également aux zones qui ne sont pas spécialement concernées par l'occupation d'une place de parking existante. Nous en avons déjà débattu lors du débat budgétaire. D'autres emplacements sont suffisamment larges pour accueillir une zone de dépôt. Nous attendons les évaluations, prévues annuellement, et reviendrons alors sur le sujet l'année prochaine.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour le recours, j'attends comme vous la décision du juge.

Concernant la localisation des zones de dépôt, il importe qu'elles n'encombrent pas l'espace public. Leur emplacement sur les trottoirs entraverait la circulation des piétons. Il faut trouver des endroits adéquats. La règle générale est de les installer sur des

¹¹³⁹ **De heer Sadik Köksal (MR)** (in het Frans).- *Regulering is goed, maar het slechte beheer van de dropzones zet op vele plaatsen kwaad bloed. En hoe zal de toekenning van de voorkeurtarieven, die van de operatoren zelf uitgaan, opgevolgd worden?*

Worden ook dropzones gesubsidieerd die niet in de plaats van bestaande parkeerplaatsen komen? Wij zullen de jaarlijkse evaluaties nauwlettend in de gaten houden.

¹¹³⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De dropzones mogen de voetgangers niet hinderen. We willen dus trottoirs vermijden en ze bij voorkeur aanleggen op bestaande auto- of fietsparkeerplaatsen, afhankelijk van de plaatselijke situatie.*

1139 **De heer Sadik Köksal (MR)** (in het Frans).- *Uiteraard mogen we de voetgangers niet hinderen, maar sommige trottoirs zijn breed genoeg.*

- *Het incident is gesloten.*

1147 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER SADIK KÖKSAL**
1147 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de**
Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit,
Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

1147 **betreffende de herinrichting van het Meiserplein.**

1149 **De heer Sadik Köksal (MR)** (in het Frans).- *Het Generaal Meiserplein is een berucht zwart punt op het vlak van mobiliteit. Anderhalf jaar geleden werd de inrichting van het plein gewijzigd en in april 2023 kondigde u aan dat er een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd zou worden om de gigantische pseudorotonde te vervangen door een dubbel kruispunt, groene ruimten en wandel- en fietspaden.*

Ondertussen heeft de MIVB laten weten dat ze tramlijn 25 schrapt. Dat is een groot verlies voor de gemeente Schaarbeek, want die lijn verbond drukbevolkte wijken uit Schaarbeek met de ULB en de VUB.

1151 *De bussen zullen op de Leuvensesteenweg in eigen bedding rijden en op termijn zal tramlijn 7 ondergronds gaan. In theorie komen de plannen tegemoet aan de verwachtingen van de gemeente Schaarbeek en haar bewoners.*

emplacements de stationnement existants (autos ou vélos), bien qu'il y ait quelques exceptions à la règle. La situation varie d'un axe à l'autre et d'une commune à l'autre.

M. Sadik Köksal (MR).- Ma question ne visait évidemment pas à obstruer les trottoirs pour gêner les piétons. Que du contraire ! Cependant, à certains endroits, les trottoirs sont très larges et pourraient accueillir des zones de dépôt.

- *L'incident est clos.*

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

concernant le réaménagement de la place Meiser.

M. Sadik Köksal (MR).- La place Général Meiser, grand carrefour à sept voies, est connue pour être un point noir de la mobilité et de la circulation routière en Région bruxelloise. Obstacle dangereux pour les cheminements piétons et cyclistes, elle pénalise, par sa congestion et ses aménagements hasardeux, la vitesse commerciale des transports en commun qui y transitent. Aujourd'hui, plus de 6.000 véhicules par heure traversent la place.

Il y a un an et demi, la place Meiser a connu un certain nombre d'aménagements. Une ligne blanche continue a notamment été tracée du côté de l'entrée de l'avenue Rogier et de la chaussée de Louvain. Les automobilistes ne peuvent donc plus traverser les différentes bandes au dernier moment pour emprunter la bande de droite de la chaussée.

En avril passé, vous aviez annoncé l'introduction prochaine d'une demande de permis d'urbanisme, en collaboration avec les bureaux d'études Stratec, Espaces-Mobilités et Transitec dans le but de supprimer le gigantesque rond-point - qui n'a de rond-point que le nom - pour créer un double carrefour, des espaces verts et de promenade ainsi que des pistes cyclables, et de faire de cette place un nœud multimodal en lien avec la gare Meiser toute proche.

Ainsi, il était prévu que la ligne de tram 25 ne traverserait plus diagonalement la place Meiser mais longerait la future place Cambier. Malheureusement, entre-temps, la STIB a fait savoir que cette ligne serait supprimée. Les Schaarbeekois, au rang desquels je figure, regrettent cette décision, car la ligne 25 permettait de relier des quartiers densément peuplés et de rejoindre directement l'ULB et la VUB.

Les bus circuleront en site propre sur la chaussée de Louvain et partageront les bandes avec les autres véhicules sur la place Meiser. À plus long terme, le tram 7 est supposé circuler en sous-sol et le futur « Mediatram », prévu pour 2032, en surface. Ce vaste chantier devrait satisfaire la commune de Schaarbeek et ses

Op 11 december 2023 organiseerde Brussel Mobiliteit een informatiebijeenkomst. Bijna 150 personen woonden die bij, maar waarom was uw kabinet niet vertegenwoordigd? Bepaalde mededelingen kwamen ook niet helemaal overeen met wat eerder aangekondigd was. Zo wil Brussel Mobiliteit tramlijn 25 omleiden en zelfs schrappen, terwijl er over een aantal jaar een tramtunnel wordt aangelegd. Dat houdt geen steek. Voorts zouden de geplande trottoirs niet geschikt zijn voor personen met een beperkte mobiliteit.

De MR wil alleen projecten steunen die drie doelstellingen nastreven: verkeersveiligheid, levenskwaliteit en reissnelheid.

Hoe werden de buurtcomités geselecteerd die betrokken werden bij de keuze van het scenario? Waarom werd er geen automobilistenvereniging bij het overleg betrokken?

¹¹⁵³ *Welke verenigingen die opkomen voor de belangen van personen met een beperkte mobiliteit werden geraadpleegd? Welke specifieke inrichtingen komen er voor die doelgroep?*

Waarom wordt er in de plannen niets gezegd over de tunnel onder het plein? Hoe zult u de 25 geschrapte parkeerplaatsen compenseren? Naar verluidt worden er 120 bomen geplant, maar dat vereist meer verlichting. Hebt u daaraan gedacht?

Kunt u een overzicht geven van de middelen die voor de geplande werken worden uitgetrokken?

habitants, qui réclament un aménagement sécurisé depuis plus de vingt ans.

Le 11 décembre dernier, Bruxelles Mobilité tenait une séance d'information à destination des riverains sur les changements prévus. Bien que la réunion ait été organisée quelque peu tardivement, près de 150 personnes étaient présentes, grâce à la mobilisation d'acteurs impliqués dans la mobilité au niveau communal. Il m'a cependant été rapporté qu'aucun représentant de votre cabinet n'était présent. Est-ce normal ?

Certaines informations présentées lors de la réunion ne concordaient pas avec ce qui avait été auparavant énoncé. Bruxelles Mobilité entend ainsi dévier la ligne de tram 25 alors qu'en principe, dans deux ou trois ans, un tunnel à trams sera créé sous la place en fonction des décisions déjà prises sur le projet Mediapark. Cela n'a aucun sens.

J'aimerais également attirer votre attention sur la situation des personnes à mobilité réduite (PMR). Même si certaines associations ont été consultées, les retours qui me sont parvenus n'étaient pas élogieux. Les futurs trottoirs ne seraient pas adaptés aux PMR, qui se sentent à nouveau abandonnées.

Pour mon groupe, il est primordial de poursuivre trois objectifs : la sécurité routière, la qualité de vie et la vitesse commerciale. Nous ne pourrions que soutenir un projet alliant ces trois éléments.

Pouvez-vous nous communiquer les références des comités de quartier qui ont été consultés lors de la conception du projet et qui ont participé à la décision du scénario choisi ? Comment ont-ils été choisis ? Pourquoi aucune association d'automobilistes n'a-t-elle été sollicitée ?

De même, pouvez-vous communiquer la liste des associations de défense des droits des PMR consultées ? Quels sont les aménagements spécifiques prévus pour les PMR ?

Pourquoi le projet présenté ne parle-t-il pas du tunnel censé circuler sous la place, qui permettrait une circulation réellement apaisée ?

Comment comptez-vous compenser la suppression prévue de 25 places de stationnement, au vu de l'obligation régionale en ce sens, en vigueur depuis 2013 ?

J'ai pu lire que 120 arbres verduriseront la place. Si cela aboutit, il faudra prévoir un éclairage conséquent. Certaines rues de Schaerbeek sont très vertes, mais les arbres obstruent la lumière des lampadaires. Par conséquent, dès que le soleil se couche, il fait très sombre. Ce n'est pas rassurant et encore moins sécurisant, surtout pour les femmes. Y avez-vous pensé ?

Pourriez-vous communiquer un aperçu des budgets prévus pour les travaux annoncés dans l'état actuel ?

1155 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het veiliger maken van ongevalgevoelige zones was de hele regeerperiode een prioriteit en op vele plaatsen werden er verbeteringen aangebracht. Om de ingewikkeldste ongevalgevoelige zones veiliger te maken, moest er een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd worden.*

Er wordt al decennia gesproken over de heraanleg van het Meiserplein, maar nu pas is er voor het eerst een volledige vergunningsaanvraag ingediend. De gemeente Schaarbeek zal het openbaar onderzoek organiseren van 11 maart tot 9 april 2024 en eind april volgt er een overlegcommissie.

Brussel Mobiliteit heeft dit bijzonder complexe dossier in goede banen geleid op basis van langdurig, uitvoerig formeel en informeel overleg met alle betrokkenen.

Het dossier werd in april 2023 ook voorgelegd aan de afdeling Actieve Modi van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie. Het doel van die afdeling bestaat erin om verbeteringen voor te stellen ten gunste van personen met een beperkte mobiliteit, voetgangers en fietsers. Verschillende verenigingen die die doelgroepen vertegenwoordigen, werden daarvoor uitgenodigd, waaronder het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles, Atingo en walk.brussels.

Bovendien vonden er informele werkvergaderingen plaats met meerdere buurtcomités, waaronder het Plateforme intercomités boulevard Auguste Reyers. Brussel Mobiliteit organiseert al sinds 2015 overlegbijeenkomsten met de buurtcomités rond de Reyerslaan, maar daar worden geen formele beslissingen genomen.

Enfin, qu'en est-il de la date de concertation ? Depuis le dépôt de ma question, lors du dernier conseil communal, il a été annoncé que l'enquête publique se déroulera du 11 mars au 9 avril, avec une commission de concertation prévue le 25 avril dans l'après-midi.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La place Meiser est un lieu emblématique à Bruxelles. C'est aussi l'une des zones à concentration d'accidents (ZACA) les plus problématiques.

La sécurisation des ZACA les plus problématiques a été une priorité politique du gouvernement au cours de cette législature. Pour la grande majorité de ces ZACA, des solutions très concrètes ont été apportées ces quatre dernières années, mais pour les ZACA les plus complexes et notoires, dont la place Saintelette et la place Meiser, il fallait demander un permis d'urbanisme pour opérer un réaménagement.

Pour la place Saintelette, le permis a déjà été obtenu et les travaux commenceront bientôt. Pour la place Meiser, la demande de permis vient d'être introduite. Le réaménagement de la place Meiser est en discussion depuis des décennies, mais c'est la première fois qu'une demande complète de permis d'urbanisme est introduite. Une enquête publique à ce sujet sera organisée par la commune du 11 mars au 9 avril 2024 et une commission de concertation est prévue fin avril.

C'est important et je suis reconnaissante envers mon administration pour le travail qu'elle a réalisé sur ce dossier particulièrement complexe. Bruxelles Mobilité a construit ce dossier avec tous les acteurs. Il y a eu de longues procédures de concertation, avec des comités d'accompagnement formels réunissant tous les acteurs concernés et de nombreuses réunions de travail plus informelles.

Comme pour tout projet d'envergure, un passage obligatoire devant la section modes actifs de la Commission régionale de la mobilité a eu lieu, le 18 avril 2023. Le but de la section modes actifs est d'apporter des améliorations concrètes aux projets pour les personnes à mobilité réduite, les piétons et les cyclistes. Des représentants des associations de personnes à mobilité réduite - dont le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab), Atingo et Passe le message à ton voisin - y sont invitées, aux côtés des associations piétonnes, dont walk.brussels et johanna.be, et cyclistes, de la STIB et de l'Institut Vias, notamment.

Il y a également eu des réunions de travail informelles avec plusieurs comités de quartier, dont la Plateforme intercomités boulevard Auguste Reyers, qui réunit une bonne dizaine de comités de quartier et associations de riverains. Bruxelles Mobilité travaille avec les comités depuis le démarrage du projet Reyers en 2015. Ce sont des réunions de concertation, d'écoute et de dialogue, sans pouvoir décisionnel formel, mais qui permettent d'améliorer encore les projets grâce à la connaissance fine du terrain de ces associations et personnes concernées.

¹¹⁵⁷ *Verschillende automobilistenverenigingen zijn overigens lid van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en zijn dus betrokken bij de adviezen.*

Allicht zullen de plannen nog aangepast worden op basis van het openbaar onderzoek. Als blijkt dat de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit ontoereikend is, zullen de nodige aanpassingen worden aangebracht, ook al omvatten de plannen nu al heel wat voorzieningen, bijvoorbeeld voor slechthorenden en slechthorenden.

De MIVB dringt sterk aan op een tunnel voor tramlijn 7. Beliris buigt zich daarover, maar de regering wilde die tunnel niet afwachten voor de heraanleg van het Meiserplein. Onze plannen zijn er evenwel op afgestemd. Beliris heeft een aanzienlijk budget uitgetrokken voor een onderzoek daarover, maar dat is nog niet van start gegaan. We zullen Beliris eraan herinneren, want het betreft een zeer belangrijk dossier voor de MIVB.

¹¹⁵⁹ *Die tunnel komt er allicht pas later, maar gezien de veiligheidssituatie wilde ik op korte termijn al werk maken van een bovengrondse herinrichting.*

Daarnaast zullen de vier parkeerplaatsen op het Meiserplein zelf teruggebracht worden tot één. Er komen wel twee parkeerplekken voor personen met een handicap, tegenover één nu. De vijf taxiplaatsen, twee oplaadplekken en twee vakken voor deelwagens blijven behouden. In de omgeving van het plein worden er ongeveer twintig parkeerplaatsen geschrapt.

Op basis van een studie zal er ook gezorgd worden voor voldoende verlichting op het hele plein.

Het budget voor de geplande werken bedraagt ongeveer 4 miljoen euro. Op 4 januari heeft urban.brussels het dossier volledig verklaard.

Certaines associations d'automobilistes, dont Touring et l'organisation flamande d'assistance aux automobilistes (Vlaamse Automobilistenbond, VAB), sont d'ailleurs membres effectifs de la Commission régionale de la mobilité, ce qui permet de les associer aux avis de cette commission.

Voilà pour ce qui est des éléments préparatoires. Il est fort probable que l'enquête publique qui sera organisée apportera encore de nouveaux éléments qui nécessiteront des adaptations ultérieures.

Quant aux aménagements pour les personnes à mobilité réduite, ils sont essentiels car il n'est pas question de faire de compromis sur l'accessibilité. Si des adaptations s'avèrent encore nécessaires, elles seront effectuées. En outre, le projet prévoit un guidage podotactile vers les quais des arrêts de bus et de trams, une mise à zéro de toutes les traversées piétonnes et une pose de dalles podotactiles, des feux tricolores sonores permettant de mieux guider les personnes malvoyantes ou malentendantes, et des revêtements à confort optimal pour les piétons.

La création d'un tunnel pour la ligne de tram 7 - et non pour les voitures, je tiens à le souligner - est une demande forte de la STIB pour améliorer la fluidité du trafic de trams sur cet axe. Ce dossier, qui est entre les mains de Beliris, est encore à l'état de projet. Le gouvernement ne voulait pas attendre la création d'un tunnel pour réaménager la place, mais il a été tenu compte de ce paramètre dans les plans.

Un budget substantiel a d'ailleurs été prévu pour une étude à cet égard, mais celle-ci ne semble pas encore avoir commencé. Nous allons donc rappeler Beliris, car c'est un enjeu important pour la STIB.

La création d'un tunnel ne sera certainement pas pour tout de suite, mais le projet permet bel et bien l'intégration de ce tunnel dans le futur. Mon objectif était d'avancer avec un réaménagement plus léger en surface à court terme, car il y a évidemment une vraie urgence pour la sécurité routière et on ne peut pas se permettre d'attendre. Pour le tunnel, la temporalité et les budgets sont très différents.

J'en viens au stationnement. Sur la place Meiser elle-même, il y avait quatre places pour voitures personnelles, et il n'y en aura plus qu'une. En revanche, on passe d'une place PMR à deux. Cinq places de taxis, deux places de recharge et deux places de voitures partagées sont maintenus. Une vingtaine de places de stationnement sont aussi supprimées aux abords de la place. Ces éléments font l'objet d'une attention particulière.

Une étude de l'éclairage public a évidemment été réalisée pour la situation projetée. Les poteaux d'éclairage seront positionnés de manière à garantir un éclairage suffisant sur toute la place.

Le budget des travaux est estimé à environ 4 millions d'euros. Les dates de l'enquête publique et de la commission de concertation seront fixées par la commune de Schaerbeek et urban.brussels. Le dossier ayant été déclaré complet par urban.brussels le 4

¹¹⁶¹ **De heer Sadik Köksal (MR)** (in het Frans).- *Een aantal plaatselijke verenigingen was ook graag geraadpleegd. Die kennen de gemeente immers het beste.*

Ik hoop dat u Beliris zult vragen hoe het staat met het onderzoek naar de tunnel. Als er een tunnel voor een tram kan komen, dan moet dat toch ook mogelijk zijn voor auto's om het plein te ontlasten.

U hebt niet gezegd hoe de geschrapte parkeerplaatsen gecompenseerd zullen worden.

In het kader van het openbaar onderzoek zult u het advies krijgen van de gemeenteraad en niet van het college, want dat heeft geen meerderheid meer. Als u onvoldoende tegemoetkomt aan de bezorgdheden waarover ik het daarnet had, zal het een zeer kritisch advies zijn.

¹¹⁶³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Verenigingen die zich niet gehoord voelen, kunnen hun mening geven tijdens het openbaar onderzoek. Wij volgen de gebruikelijke procedure en zoals bij alle projecten zal ook dit project nog aangepast worden op basis van de opmerkingen in het kader van het openbaar onderzoek. De overlegcommissie probeert op dat vlak altijd een evenwicht te vinden.*

De tramtunnel hangt af van de plannen voor Mediapark, maar uiteraard volgen we die ontwikkelingen.

Zoals eerder uitgelegd, werken we samen met een vijftiental buurtcomités, maar als andere verenigingen hun stem willen laten horen, moedig ik ze aan om deel te nemen aan het openbaar onderzoek.

janvier, ces dates devraient être annoncées bientôt. Si tout se passe bien, la commission de concertation devrait avoir lieu à la fin du mois d'avril et les adaptations nécessaires et l'octroi du permis devraient suivre.

M. Sadik Köksal (MR).- Je me suis permis de relayer les inquiétudes des personnes à mobilité réduite et des automobilistes parce que des associations locales auraient souhaité également être consultées. Elles connaissent le mieux la commune de Schaerbeek.

J'entends que le projet de tunnel pour le tram n'est pas abandonné et qu'il est dans les cartons. J'espère donc que vous allez relancer Beliris pour savoir où en est l'étude. Selon moi, s'il est possible de réaliser un creusement pour le tram, dans la même logique de dégagement de l'espace en surface, je comprendrais que l'on enfouisse aussi les voitures pour y réduire la congestion.

Vous avez confirmé qu'une vingtaine de places de stationnement seront supprimées, mais vous n'avez pas parlé des compensations.

La participation citoyenne est très importante pour nous. Si les dates de l'enquête publique ont été fixées, je peux vous annoncer que ce n'est plus l'avis du collège qui vous sera rendu, mais bien celui du conseil communal, où les partis au pouvoir ont perdu leur majorité. L'avis sera donc très critique si vous n'apportez pas d'éléments de réponse aux inquiétudes que j'ai rappelées aujourd'hui.

Nous continuerons d'ailleurs à les rappeler, tant durant l'enquête publique que lors du suivi du dossier.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Si, comme vous le dites, certaines ASBL ou associations ne se sentent pas entendues, elles auront l'occasion de s'exprimer lors de l'enquête publique. Les dates prévues sont du 11 mars jusqu'au 9 avril.

Le projet a été déposé et déclaré complet, comme le veut le processus. Toutefois, je ne connais aucun projet pour lequel le permis ait été octroyé sans que des adaptations aient été apportées. Nous tiendrons donc évidemment compte des remarques qui seront faites. La commission de concertation tente toujours de trouver un bon compromis pour toutes les demandes introduites dans le cadre de l'enquête publique.

S'agissant du tram et de l'étude, nous sommes bien entendu attentifs à respecter le plan régional d'affectation du sol (PRAS) Mediapark.

Comme expliqué tout à l'heure, nous travaillons avec une quinzaine de comités de quartier. Une dizaine d'entre eux se sont réunis sous la bannière de la Plateforme intercomités boulevard Auguste Reyers. Mais si d'autres associations souhaitent être entendues, je les invite vivement à participer au processus d'enquête publique.

1163 **De heer Sadik Köksal (MR)** (*in het Frans*).- *U zult ongetwijfeld nog van ze horen bij het openbaar onderzoek en vervolgens in de overlegcommissie.*

- Het incident is gesloten.

1169 **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW FRANÇOISE DE SMEDT**

1169 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1169 **betreffende het MIVB-beheerscontract 2024-2028 en de tarieven.**

1169 **Mevrouw de voorzitter.**- Bij afwezigheid van mevrouw Françoise De Smedt, wordt de vraag om uitleg voorgelezen door de heer Luc Vancauwenberge.

1173 **De heer Luc Vancauwenberge (PTB)** (*in het Frans*).- *Net voor de eindejaarsfeesten bleek dat de nieuwe beheersovereenkomst tussen het gewest en de MIVB niet kon worden ondertekend. Het struikelblok was blijkbaar de indexering van de tarieven. Uiteindelijk werd de zaak toch geregeld. De PS kraaide victorie, want de kortingstarieven voor jongeren, 65-plussers en personen met een verhoogde tegemoetkoming worden niet geïndexeerd.*

Het geruzie kadert in een ruimere context. In oktober kondigde de regering immers een stijging van de tarieven met 7% in 2024 aan. Dat is niet bepaald een groene of sociale maatregel, en toch steunde de groenen en de socialisten die prijsverhoging.

Omdat er zoveel kritiek kwam, verklaarde de regering begin december dat de tarieven in 2024 werden bevroren, maar uit de begroting van de MIVB voor 2024 blijkt wel degelijk dat de maatschappij een stijging van haar inkomsten met ettelijke miljoenen euro verwacht. U gaf daar geen verklaring voor.

Hoe zit het nu eigenlijk met de indexering van de MIVB-tarieven? Kunt u bevestigen dat er in 2024 geen indexeringen komen?

Welke tarieven zullen vanaf 2025 stijgen?

Kunt u meer zeggen over de uitbreiding van het aanbod en de kwaliteitsverbetering die in de nieuwe beheersovereenkomst zijn opgenomen?

Wanneer overlegt u met de vakbonden over het ondernemingsplan?

M. Sadik Köksal (MR).- Je ne doute pas qu'elles s'exprimeront toutes. Elles se manifesteront lors de l'enquête publique, dans un premier temps, mais aussi à la commission de concertation par la suite.

- L'incident est clos.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME FRANÇOISE DE SMEDT

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 contrat de gestion 2024-2028 de la STIB et les tarifs de la STIB.

Mme la présidente.- En l'absence de Mme Françoise De Smedt, sa demande d'explications est lue par M. Luc Vancauwenberge.

M. Luc Vancauwenberge (PTB).- Un mélodrame politique s'est joué quelques jours avant les fêtes de Nouvel An autour de la signature du contrat de gestion 2024-2028 entre la Région bruxelloise et la STIB. Au début de la semaine en question, nous avons appris par voie de presse que la signature du contrat était bloquée, apparemment concernant la question de l'indexation des tarifs. Finalement, tout semblait réglé le vendredi, le contrat était signé et le parti socialiste déclarait victoire dans la presse, puisque les tarifs préférentiels pour les jeunes, les + de 65 ans et les bénéficiaires de l'intervention majorée ne seront pas indexés.

Cette « guéguerre » - pour reprendre vos propos dans la presse - d'une semaine s'inscrit dans un contexte plus large : au mois d'octobre, votre gouvernement avait annoncé une hausse des prix de 7 % en 2024. Cette mesure, qui n'a rien d'écologiste et surtout rien de sociale, a pourtant été décidée par des partis écologistes et socialistes, majoritaires au gouvernement.

Sous la pression et face aux critiques, le gouvernement avait exceptionnellement paru entendre les arguments de l'opposition et avait indiqué début décembre que les tarifs seraient gelés en 2024, revenant sur les déclarations d'octobre. Cependant, le budget 2024 de la STIB, que vous avez présenté devant ce Parlement, mentionne bel et bien une augmentation des recettes de plusieurs millions d'euros. Vous n'avez pas expliqué comment celle-ci était estimée, autrement que par une augmentation des tarifs en cours d'année.

Par ailleurs, le communiqué de presse de la STIB qui annonçait la signature du contrat de gestion 2024-2028 précise que « le gouvernement a confirmé que l'indexation des tarifs de la STIB pour 2024 ne portera pas sur les tarifs préférentiels ». Il est difficile de ne pas en conclure que les autres tarifs seront indexés.

¹¹⁷⁵ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Werd het beheerscontract inmiddels goedgekeurd? Is alles duidelijk voor de MIVB, de regering en Brussel Mobiliteit?*

In welke mate zullen de eigen inkomsten van de MIVB in 2028 de uitgaven dekken? Toen u uw functie opnam, kon de MIVB 45% van haar uitgaven financieren. Intussen is dat nog amper 25%. Het Brussels Gewest is nagenoeg failliet ten gevolge van het beleid van de afgelopen tien jaar en moet ondertussen grote investeringen financieren. Als de MIVB zijn eigen uitgaven niet kan dekken, spreekt het voor zich dat ze ook niet kan investeren.

Het is zover kunnen komen doordat de regering ervoor gekozen heeft een uitgesproken sociaal beleid te voeren, dat echter geen rekening houdt met mobiliteit of milieu. Een gratisbeleid werkt immers geen modal shift in de hand, zo blijkt uit alle onderzoeken.

Dat blijkt ook uit de praktijk. De toename van het aantal mensen die een voordelig tarief genieten is niet beduidend hoger dan de algemene stijging van het aantal MIVB-reizigers de voorbije twee jaar. Daardoor brengt u de MIVB en het Brussels Gewest in moeilijkheden. Bovendien wilt u het tarief zelfs geen euro per maand duurder maken.

De socialisten zullen weer zeggen dat we ons geen zorgen hoeven te maken, omdat we het geld bij werkenden en belastingbetalers kunnen halen. Vandaag verzet de PS zich echter tegen een belasting die ze zelf heeft bedacht, meer bepaald een stadstol voor auto's die de stad in- en uitrijden.

Vu le flou maintenu par les différents membres du gouvernement sur ce sujet d'importance pour les Bruxelloises et les Bruxellois, je vous adresse les questions suivantes.

Qu'en est-il finalement des indexations des tarifs de la STIB ? Pouvez-vous nous confirmer qu'il n'y aura aucune indexation en 2024 ?

Qu'en est-il à partir de 2025, après des informations et annonces contradictoires ? Quelles augmentations sont prévues en 2025 et pour quels tarifs ?

Pouvez-vous nous détailler l'augmentation de l'offre de transport et de la qualité prévue dans ce contrat ? Vous avez mentionné une augmentation de 12 %. Qu'en est-il ?

Quand sont prévues les consultations avec les syndicats pour l'élaboration du plan d'entreprise ?

M. David Weytsman (MR).- *Qu'en est-il du contrat de gestion ? A-t-il bien été approuvé ? La situation est-elle claire à la fois pour la STIB, le gouvernement et Bruxelles Mobilité ?*

Par ailleurs, qu'en sera-t-il en 2028 de la couverture des dépenses de la STIB par ses recettes propres ? À votre prise de fonction, la STIB était en mesure de couvrir 45 % de ses dépenses d'exploitation par ses recettes propres. Aujourd'hui, ce pourcentage avoisine les 25 %. C'est une catastrophe ! D'une part, la Région bruxelloise est dans un état de quasi-faillite, résultat de la politique de la majorité de ces dix dernières années. D'autre part, elle fait face à de grands besoins d'investissements, notamment avec le coût du métro. Si la STIB peine à financer ses propres dépenses d'exploitation, vous imaginez bien toutes les difficultés pour les autres types d'investissements.

Si on en est là, c'est parce que votre gouvernement a non seulement décidé de mener une politique que je reconnais éminemment sociale, mais qui n'est pas du tout guidée par des intérêts de mobilité ou d'environnement. En effet, comme le montrent toutes les études et comme le rappelait encore Mme Huytebroeck à l'époque, les politiques de gratuité n'entraînent aucun transfert modal.

Les chiffres le montrent aussi clairement : l'augmentation des tarifs préférentiels n'est pas nettement supérieure à l'augmentation généralisée du nombre de clients sur le réseau de la STIB ces deux dernières années. Ce faisant, vous mettez la STIB en difficulté, vous mettez la Région bruxelloise en difficulté et, qui plus est, vous ne voulez même pas indexer le tarif d'un euro par mois. C'est très préoccupant.

Je ne doute pas que les partenaires socialistes nous diront de ne pas nous inquiéter, car les travailleurs et les contribuables seront toujours là pour payer. C'est ainsi la garantie de devoir continuer à augmenter les taxes et les impôts. Le Parti socialiste tourne aujourd'hui le dos à une taxe qu'il avait lui-même créée, à savoir

¹¹⁷⁷ *Het is duidelijk dat iemand de rekening betaalt en uiteindelijk zijn dat altijd de mensen die werken!*

U brengt niet alleen het Brussels Gewest in de problemen, maar zorgt er ook voor dat we de belastingen op arbeid moeten verhogen. De MR kan daar nooit voor zijn. Weinig EU-landen heffen zoveel belastingen op arbeid en kapitaal als België.

Mevrouw de minister, ik verwacht van u verantwoord beheer. Gratis bestaat niet en het zou dan ook maar normaal zijn om de tarieven van de MIVB te indexeren.

¹¹⁷⁹ **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *Het verheugt me dat het beheerscontract van de MIVB is goedgekeurd. Ik hoop dat het gauw wordt voorgesteld aan het parlement, want de balans van het vorige contract is al opgemaakt. De kaartjesverkoop heeft blijkbaar 300.000 euro extra opgeleverd en er staan nog interessante gegevens in het beheerscontract.*

De PS had erop aangedrongen om de kostprijs van abonnementen voor jongeren onder de 25 en 65+'ers op 12 euro te houden. Onze tweede eis betrof de bevrozing van de kortingtarieven. Zijn de knopen definitief doorgehakt?

Ik heb bij de regering vaak aangedrongen op de voortzetting van de investeringen in de uitbreiding van het openbaar vervoer.

Mijnheer Weytsman, de PS is helemaal niet met het idee voor een stadstol gekomen.

¹¹⁷⁹ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Die belasting wordt vermeld in het regeerakkoord.*

¹¹⁷⁹ **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *Ja, maar we hebben de invoering tegengehouden omdat ze niet sociaal en*

la taxe sur les voitures entrantes et sortantes, rebaptisée sous un nom plus positif mais qui reste néanmoins une taxe.

On voit donc bien que quelqu'un paie. In fine, et je le dis aux socialistes, ce sont toujours les travailleurs qui paient !

Vous mettez non seulement la Région bruxelloise en difficulté, mais en plus, vous assurez que demain, nous serons encore obligés d'augmenter l'impôt sur le travail. Comme vous le savez, le MR ne sera jamais pour ce type d'augmentation ; la pression sur le travail est déjà largement suffisante en Région bruxelloise et en Belgique. Nous sommes parmi les États qui taxent le plus les entreprises - le travail comme le capital - au sein de l'Union européenne.

Madame la Ministre, je vous demande d'être une gestionnaire responsable. Les gestionnaires responsables montrent aussi que la gratuité n'existe pas. Il serait dès lors normal que l'on indexe l'ensemble des tarifs comme il se doit.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Je ne comptais pas réagir, mais je vais me joindre à cette demande d'explications.

Je me réjouis que ce contrat de gestion ait été voté. Mon premier souhait est donc que l'on puisse nous le présenter, puisque nous avons déjà dressé le bilan du contrat de gestion précédent.

Il me revient qu'il y a une augmentation de 300.000 euros de la billetterie, et donc notamment des recettes. D'autres chiffres sont intéressants dans ce contrat de gestion.

Nous en avons débattu lors des discussions budgétaires en commission. Mme Agic avait clairement posé la question du maintien des abonnements réduits à 12 euros pour les jeunes de moins de 25 ans et pour les aînés. C'était une demande socialiste émise il y a un an et nous voulions la maintenir. Je pense que c'est le cas, mais j'aimerais que vous nous rassuriez sur ce point.

Notre deuxième demande était qu'il n'y ait pas d'augmentation des tarifs préférentiels. Sur ce point aussi, qui est également une demande socialiste dont nous sommes fiers, je voudrais que vous nous rassuriez.

Au MR et à M. Weytsman, je voudrais répondre que j'ai souvent insisté auprès du gouvernement pour qu'il continue à investir dans le métro et le maillage des différents segments du transport en commun. Par ailleurs, il est clair que ce ne sont pas les socialistes qui avaient inventé une taxe sur les entrées et sorties de la ville en voiture. Au contraire, nous l'avons bloquée au gouvernement.

M. David Weytsman (MR).- C'est dans votre accord de gouvernement.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Oui, mais nous l'avons bloquée parce qu'à nos yeux, cette taxe n'était pas sociale et équilibrée. Nous sommes proches des travailleurs et des usagers.

evenmin evenwichtig was. Wij staan dicht bij werknemers en gebruikers van het openbaar vervoer.

U vertelt nog meer leugens, want u zegt dat uit de cijfers van de MIVB geen modal shift blijkt. Volgens mij wijzen de cijfers wel degelijk op een modal shift, en dat zal ook uit het beheerscontract blijken. Het aantal jongerenabbonementen is met 40% toegenomen.

¹¹⁸⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De tarieven betreffen slechts één onderdeel van het beheerscontract, dat vooral over de relatie tussen de MIVB en de Brusselse regering gaat. Het is belangrijk dat we de vertrouwensrelatie van de voorbije decennia niet ondermijnen.*

De regering is gemachtigd om de tarieven van de MIVB vast te leggen op voorstel van de raad van bestuur. Het beheerscontract voorziet in de mogelijkheid om alle MIVB-tarieven jaarlijks te indexeren, maar de regering mag ook beslissen om geen indexering door te voeren. In dat geval compenseert ze de gederfde inkomsten. Er werd beslist om de voorkeurtarieven in 2024 niet te verhogen en de andere tarieven met 6,9% te laten stijgen.

¹¹⁸⁷ *Uiteindelijk is het dus steevast de regering die beslist om de tarieven al dan niet te indexeren en de gederfde inkomsten van de MIVB zo nodig te compenseren.*

De stijging van de inkomsten is vooral het gevolg van de geschatte toename van de verkoop van tickets. Na de

Vous avancez aussi d'autres mensonges, puisque vous affirmez que les chiffres ne montrent aucun transfert modal. Les chiffres dont je dispose indiquent pourtant le contraire, et le contrat de gestion le confirmera. Le nombre d'abonnements a augmenté de 40 % parmi les jeunes. Voilà la réalité !

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La demande de présenter le contrat de gestion est un choix qui revient à la commission. Je suis certaine que les équipes seront disposées à le faire. Dès lors qu'il est signé, il est public et donc accessible au Parlement.

Les tarifs ne sont qu'un élément du contrat de gestion. Il aborde beaucoup d'autres questions et met surtout en avant la relation entre la STIB et le gouvernement bruxellois. Notre gouvernement et l'opérateur de transports publics entretiennent une bonne relation depuis des décennies, faite de confiance et de collaboration, et il est important de continuer cette collaboration constructive.

En ce qui concerne les tarifs, le contrat de service public confirme la compétence du gouvernement pour fixer les tarifs de la STIB, sur proposition de son conseil d'administration. Le contrat de gestion prévoit dorénavant le principe d'une indexation annuelle de l'ensemble des tarifs de la STIB selon l'indice des prix à la consommation, suivant la proposition faite par le conseil d'administration au gouvernement.

Il est prévu également que le gouvernement peut décider de ne pas appliquer cette indexation annuelle. Dans ce cas, la Région compensera, intégralement et de manière récurrente, le manque à gagner pour la STIB. Cela met cette dernière à l'abri de problèmes budgétaires et cela reste un choix du gouvernement.

Dans le cadre de l'accord de gouvernement sur le budget 2024, avant l'approbation du nouveau contrat de gestion, il avait été décidé que les tarifs préférentiels ne seraient pas indexés en 2024 et que les autres tarifs pourront l'être qu'à hauteur de 6,9 % en 2024. Je réaffirme cette décision.

Cet accord n'a pas changé et le texte du contrat de service public, qui propose le mécanisme d'indexation automatique à partir de 2025, n'a pas changé non plus entre les deux séances du conseil d'administration de la STIB. Il sera toutefois probablement nécessaire de clarifier les choses et cela demandera des contacts politiques.

En définitive, c'est toujours le gouvernement qui décide d'indexer ou non les tarifs. Le contrat fixe un mécanisme de compensation pour la STIB en cas de non-indexation, afin d'éviter que la qualité de l'offre puisse en pâtir.

Dans le budget 2024, l'augmentation des recettes est surtout une conséquence de l'évolution estimée du volume de titres vendus. Après le Covid-19, ce volume avait fortement chuté. Depuis, on

coronacrisis was het verkoopvolume sterk gedaald, maar sindsdien stijgen de cijfers weer.

De verbetering van het openbaarvervoeraanbod is inderdaad een van de strategische keuzes in het contract 2024-2028. Die is nodig om de modal shift te bewerkstelligen en andere doelstellingen van het Brussels Gewest waar te maken.

De groei-doelstelling tegen 2028 bedraagt wel degelijk 11,9%. Dat vergt enerzijds nieuwe investeringen en anderzijds de verbetering van het bestaande net, meer bepaald buiten de spits. De volgende jaren werken de MIVB en het gewest aan de beperking van de wachttijd tussen twee metro's op lijn 1 en 5 tot 2 minuten, de ingebruikname van moderner rollend materieel en de uitvoering van het richtplan Tram, de afronding van de uitvoering van het richtplan Bus en de bouw van nieuwe remises.

De inspanningen om het huidige aanbod te verbeteren gebeuren vooral in de daluren, met minstens een rit om het kwartier na 7 uur op weekdays en na 9 uur in het weekend. Andere doelstellingen betreffend minstens een rit om de tien minuten op bepaalde lijnen tijdens de middag en de avondperiode, het richtplan inzake zeer kalme tijdstippen en verbeteringen aan het Noctisaanbod. We spitsen ons toe op de dienstverlening aan de klant.

a pu observer un retour progressif à la situation d'avant la crise sanitaire, ce qui se traduit évidemment dans les recettes.

L'amélioration de l'offre de transport public constitue effectivement l'une des orientations stratégiques du contrat de service public 2024-2028. Il s'agit d'un levier essentiel pour une évolution des parts modales, conformément aux objectifs de mobilité définis dans le plan régional de mobilité et, de manière plus générale, pour atteindre les objectifs climatiques, environnementaux, socioéconomiques et de développement urbain de la Région. Ainsi, un nouveau programme très ambitieux d'amélioration de l'offre est prévu et sera financé par une dotation spécifique cumulative.

L'objectif d'accroissement d'ici à 2028 est bien de 11,9 %, avec 1.245.238.835 places-kilomètres créées sur la période. Pour ce faire, il est prévu de travailler sur deux axes : les nouveaux investissements, d'une part, et l'amélioration du réseau existant, en particulier en dehors des heures de pointe, d'autre part. Concrètement, la STIB et la Région travailleront au cours des prochaines années à la mise en service d'infrastructures et de matériel roulant à travers des investissements prévus au plan pluriannuel d'investissement.

Il s'agit de :

- la mise en service de projets de métro pour faire passer l'intervalle entre deux rames à 2 minutes sur le tronçon commun des lignes 1 et 5 ;
- la mise en exploitation de matériel roulant plus moderne, fiable et de grande capacité (trains M7, trams de nouvelle génération et transition vers une flotte de bus sans émissions directes) ;
- la mise en œuvre des premières étapes du plan directeur tram, du tram 10 vers Neder-Over-Heembeek et la réorganisation des lignes de tram associées ;
- la finalisation de la mise en œuvre du plan directeur bus, la restructuration des lignes de bus autour du tram 10, ainsi que la desserte de la prison de Haren ;
- la création de nouveaux dépôts pour l'ensemble du nouveau matériel roulant.

En matière d'amélioration de l'offre existante, les efforts se concentreront principalement sur l'offre en heures creuses, avec des fréquences de minimum quinze minutes sur toutes les lignes à partir de 7 heures du matin en semaine, des fréquences de minimum quinze minutes sur toutes les lignes à partir de 9 heures du matin le week-end, des fréquences de minimum dix minutes sur certaines lignes en après-midi et en soirée, le plan directeur pour les heures hypercreuses et des améliorations ponctuelles de l'offre Noctis. Pour la qualité, l'accent sera mis sur l'amélioration de l'expérience client, à savoir le confort à bord, la ponctualité et la desserte.

¹¹⁸⁹ De MIVB zal natuurlijk haar bedrijfsplan naleven en de vakbonden raadplegen. Bij de voorbereidingsfase van het nieuwe beheerscontract waren ook vakbondsvertegenwoordigers betrokken.

Ik ga niet mee in uw karikaturale bewering dat ik de MIVB in moeilijkheden breng, mijnheer Weytsman. De samenwerking tussen de MIVB en de regering verloopt goed, zelfs in moeilijke omstandigheden. Het openbaarvervoeraanbod is de voorbije jaren maar liefst met 15% toegenomen en het nieuwe beheerscontract maakt een verdere stijging met 12% mogelijk.

U mag niet vergeten dat de meerderheid van de Brusselse gezinnen geen auto heeft en afhankelijk is van de MIVB om zich te verplaatsen. Echte vrijheid is je kunnen verplaatsen waar en hoe je wilt en de MIVB speelt daar een belangrijke rol in. Het Brussels Gewest mag trots zijn op zijn openbaar vervoer als je het met Vlaanderen en Wallonië vergelijkt.

Het is natuurlijk moeilijk om voorspellingen te doen, maar onder het nieuwe beheerscontract zouden de inkomsten de komende jaren rond de 25% van de kosten moeten stabiliseren. De daling van dat percentage is niet louter toe te schrijven aan de goedkope abonnementen voor junioren en senioren.

In de eerste plaats verwijs ik naar de coronacrisis, waardoor de vraag naar vervoer sterk afnam. Het aantal afgelegde trajecten neemt sinds 2023 weer toe, waardoor ook een groter deel van de kosten wordt gedekt. Ten tweede voeren we een ambitieus uitbreidingsbeleid, met nieuwe lijnen, hogere frequenties enzovoort. Ten derde hebben we de tarieven niet geïndexeerd tussen 2014 en 2023. Ten vierde spelen de kortingtarieven ook een bescheiden rol, al is de impact daarvan beperkt.

La STIB respectera évidemment les prescrits relatifs au plan d'entreprise et impliquera donc les syndicats à cet égard. Ceux-ci sont également représentés lors des réunions du comité de gestion. De mon côté, j'ai reçu les représentants syndicaux à mon cabinet durant la phase de préparation du nouveau contrat de service public.

Je peux difficilement entendre votre accusation selon laquelle je mettrais la STIB en difficulté, Monsieur Weytsman. Le gouvernement travaille en bonne collaboration avec cet opérateur, dans des situations qui sont parfois difficiles aux niveaux budgétaire, sanitaire, etc. L'offre de transport public a augmenté de 15 % ces dernières années, ce qui est considérable, et le nouveau contrat de gestion permettra une nouvelle croissance de 12 %. Je refuse de valider votre caricature. Les chiffres prouvent que le partenariat entre le gouvernement et la société de transport public fonctionne.

Par ailleurs, il convient de rappeler que la majorité des ménages bruxellois ne possèdent pas de voiture et sont dépendants de la STIB pour leurs déplacements, qu'elle assure de manière performante. La vraie liberté est de pouvoir se déplacer quand on veut et comme on veut, et la STIB joue un rôle crucial à cet égard. Comparativement aux sociétés wallonne et flamande de transport public, Bruxelles peut être très fière de son offre de transport public.

Pour ce qui est de la dépendance budgétaire, même s'il est difficile de présager du futur, le nouveau contrat de gestion devrait permettre de stabiliser le taux de couverture des dépenses d'exploitation par des recettes propres autour de 25 % au cours des prochaines années.

Les éléments qui ont contribué à une diminution du taux de couverture ne se limitent pas à l'introduction des abonnements réduits à 12 euros pour les jeunes de moins de 25 ans et les aînés.

Le premier élément est le Covid-19, qui a entraîné une diminution marquée de la demande de déplacements, suivie d'une augmentation du nombre de voyages en 2023 et 2024, ce qui contribue à une stabilisation ou une amélioration du taux de couverture.

Le deuxième élément est une politique ambitieuse d'amélioration de l'offre, avec de nouvelles lignes, de meilleures fréquences, etc. Ces investissements ont permis d'améliorer le service offert aux Bruxellois et aux visiteurs.

Le troisième élément est la non-indexation des tarifs entre 2014 et 2023, qui a entraîné une érosion du taux de couverture. Cela a été clarifié dans le contrat de gestion 2024-2028, par le biais du système d'indexation automatique.

Les tarifs préférentiels ne constituent que le quatrième élément, dont l'impact est limité sur le taux de 25 %.

¹¹⁹¹ De heer Luc Vancauwenberge (PTB) (in het Frans).- In december kregen we van reizigers in metrostation De Brouckère

M. Luc Vancauwenberge (PTB).- Au mois de décembre, à la station de métro De Brouckère, nous sommes allés à la rencontre

te horen dat ze de prijsverhogingen en -indexeringen niet begrijpen in een tijd waarin de CO2-uitstoot moet dalen.

Gelukkig hebt u alsnog beslist om de kortingtarieven niet te indexeren, wat niet wegneemt dat er in de toekomst nog indexeringen zullen volgen. De groene partijen zeggen dat wie vandaag niet in de toekomst investeert, morgen tien keer meer zal moeten betalen. Helaas volgen ze hun eigen principes niet met meer vastberadenheid.

Het sociale aspect is ook belangrijk, want een Brusselaar op drie leeft onder de armoededrempel. Toch verhoogt u de prijzen en geeft u 200 miljoen euro uit aan consultants en 33 miljoen aan nummerplaatherkenningscamera's.

Mijnheer Weytsman, uw beweringen kloppen niet. Ervaring uit Frankrijk leert ons dat er wel degelijk een modal shift plaatsvindt als het openbaar vervoer gratis wordt.

¹¹⁹³ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *De voorzitter zou de voorstelling van de beheersovereenkomst dringend op de agenda moeten zetten.*

De PS en alle andere partijen die gratis openbaar vervoer willen, moeten maar eens uitleggen hoe ze dat gedaan denken te krijgen in een gewest dat sowieso zware financiële problemen heeft, terwijl er steeds meer investeringen nodig zijn en de eigen inkomsten dalen.

Misschien is de PS vergeten dat een modal shift erin bestaat dat zoveel mogelijk mensen worden gestimuleerd om over te schakelen op openbaar vervoer of andere vervoermiddelen. Mevrouw de minister, de grote meerderheid van de Brusselaars maakt deel uit van een huishouden dat wél over een auto beschikt.

De beheersovereenkomst 2024 - 2025 gaat uit van 25% eigen ontvangsten voor de MIVB, maar dat maakt de MIVB bijzonder afhankelijk van de bijdragen van het Brussels Gewest, dat het zelf financieel moeilijk heeft. Linkse partijen willen dat waarschijnlijk oplossen door de belastingen te verhogen, maar ik zie meer in een oplossing gebaseerd op besparingen, lagere belastingen en een indexering van de tarieven. De lonen en heel wat andere zaken werden immers ook al geïndexeerd.

des usagers pour leur demander leur avis sur l'augmentation et l'indexation des prix. Ils ne comprennent pas cette décision. À une époque où il faut favoriser les transports en commun pour réduire les émissions de CO2, c'est incompréhensible.

Heureusement, vous êtes revenue à la raison concernant les taux préférentiels. Cependant, les tarifs seront indexés dans le futur. Les partis écologistes aiment dire que ce qui n'est pas investi aujourd'hui coûtera dix fois plus cher demain. Il est regrettable qu'ils n'appliquent pas leurs propres principes avec plus de détermination.

L'aspect social est également important, quand on sait que les prix augmentent partout. Nous avons encore lu récemment dans la presse qu'un Bruxellois sur trois vit sous le seuil de pauvreté. Vous augmentez pourtant les prix comme si de rien n'était, tout en dépensant 200 millions d'euros pour des consultants et 33 millions d'euros pour des caméras de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation.

Enfin, Monsieur Weytsman, vos informations ne sont pas correctes. Des expériences en France montrent que la gratuité entraîne bien un transfert modal.

M. David Weytsman (MR).- Nous avons déjà demandé à plusieurs reprises une présentation du contrat de gestion. Tout le monde étant d'accord sur ce point, il serait opportun que la présidente puisse le mettre à l'ordre du jour en priorité.

Étant donné qu'un exposé portant sur l'évaluation du contrat de gestion précédent nous avait été présenté, cela a du sens de vérifier que les remarques formulées à l'époque ont été prises en considération. Le Parti socialiste et ceux qui sont toujours favorables à la gratuité et aux cadeaux doivent tout de même nous expliquer comment ils arrivent à résoudre l'équation, sachant que la Région est en difficulté, que les besoins d'investissements sont grandissants dans toute une série de domaines et que les recettes financières propres sont en diminution. Ce n'est pas en allant toujours quémander auprès du gouvernement fédéral ou en passant des accords pour obtenir des compensations financières en échange de plus d'autonomie qu'on résoudra efficacement cette équation.

En outre, le Parti socialiste semble oublier qu'un transfert modal intéressant consiste à encourager - à tout le moins - un maximum d'automobilistes à utiliser les transports en commun ou d'autres modes de déplacement plus doux. Je vous rappelle aussi, Madame la Ministre, que la grande majorité des Bruxellois vivent dans un ménage disposant d'une voiture. Vous nous répondez que, sous le contrat de gestion 2024-2025, le niveau de recettes sera de 25 %. Selon moi, cela revient à mettre la STIB dans une situation de fragilité, car l'opérateur sera grandement dépendant des contributions de la Région bruxelloise, qui est elle-même en difficulté financière.

L'équation est donc compliquée, et je me doute bien que la gauche a une réponse toute faite, à savoir augmenter les impôts. Je ne peux que dénoncer cette façon de voir les choses. L'autre

¹¹⁹⁵ **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *Ik dank de Brusselse regering voor het behoud van de kortingtarieven voor junioren en senioren.*

Aan leden van de PTB wil ik zeggen dat ze niet in de metrostations naar antwoorden hoeven te zoeken. Het volstaat om naar deze commissie te komen. De PS heeft ervoor gezorgd dat er niet wordt geraakt aan de kortingtarieven. Ik veronderstel dat u daar achter staat.

U zei dat de gezinnen het moeilijk hebben. Dat is net de reden waarom de kortingtarieven sinds 2014 niet meer zijn verhoogd. Daarvoor is de Brusselse regering op zoek moeten gaan naar 20 miljoen euro. Onrechtstreeks is dat bevorderlijk voor de koopkracht.

De rechtse parlementsleden hebben het over belastingen. Welnu, wij willen dat de breedste schouders de grootste lasten dragen. U zegt dat we de gezinnen een cadeau hebben gegeven. Welnu, daar zijn we trots op.

¹¹⁹⁹ **Mevrouw de voorzitter.**- *Mevrouw de minister, we verzoeken u om het beheerscontract in de loop van de volgende weken voor te stellen in deze commissie. Ik hoop dat we het snel op de agenda kunnen zetten, wat altijd moeilijk is. Volgende week brengen we samen met de commissie Economische Zaken, die bereid was een extra werkdag te organiseren, een bezoek aan de Infrabelacademie. Aan de flexibiliteit van die commissie kunnen we een voorbeeld nemen.*

- Het incident is gesloten.

¹²⁰¹ **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ**

solution consiste à baisser les impôts, à réaliser des économies et à accepter cette indexation, dans la droite ligne de tout ce qui existe aujourd'hui : toutes sortes d'indexations ont déjà été appliquées, dont celle des salaires. Indexer des tarifs d'un euro par mois, cela ne me semblait pas mettre les ménages en difficulté. En effet, un euro par mois ne reflète pas le coût réel de la STIB et, in fine, quelqu'un devra payer. Or la gauche n'explique jamais qui devra mettre la main au portefeuille.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Je remercie le gouvernement bruxellois d'avoir maintenu les tarifs préférentiels et la quasi-gratuité pour les jeunes et les aînés. Nous en sommes fiers. C'est un effort apprécié dans un contexte financier compliqué.

Je voudrais dire à l'opposition de gauche qu'il ne faut pas descendre dans le métro pour le savoir. Il suffit de venir en commission et de prendre connaissance des questions posées. C'est ce que le Parti socialiste demandait. Je pense d'ailleurs que vous êtes d'accord avec ce maintien.

Je vais même aller plus loin. Vous avez parlé d'une situation très difficile pour les ménages. C'est exact et c'est pour cette raison que la ministre a déclaré que les tarifs préférentiels n'avaient pas augmenté depuis 2014. Aujourd'hui, avec le nouveau contrat de gestion, le maintien de ces tarifs représente un effort de 20 millions d'euros pour le gouvernement bruxellois, afin d'augmenter de manière indirecte le pouvoir d'achat de nos concitoyens. Je suppose que la gauche sera ravie de savoir que la gauche utile a mis cette mesure en place.

Quant à nos amis de droite, vous parlez d'équation et de taxes. Bien évidemment que nous voulons taxer, mais nous voulons taxer les épaules les plus larges. C'est ce que nous disons depuis toujours, dans toutes les enceintes. Vous utilisez le mot « cadeau » pour les ménages. Ceux-ci sont en difficulté et peinent à boucler leurs fins de mois. Nous sommes fiers de ce cadeau qui vise à soutenir leur pouvoir d'achat.

Mme la présidente.- Madame la Ministre, nous vous demanderons une présentation du contrat de gestion dans les semaines qui viennent. J'espère que nous pourrions l'inscrire assez rapidement à l'ordre du jour, ce qui est toujours difficile pour cette commission de la Mobilité, contrairement à d'autres comme celle des Affaires économiques. Je vous rappelle d'ailleurs que nous visiterons l'académie d'Infrabel la semaine prochaine, en compagnie de la commission des Affaires économiques, qui a accepté d'ajouter une date à ses travaux. Nous pouvons prendre exemple sur cette commission, qui sait faire preuve d'une certaine agilité pour trouver des solutions et être active au sein de notre Parlement.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ

1201 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de
Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit,
Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1201 **betreffende verkeersovertredingen door fietsers.**

1201 **TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE
HEER DAVID WEYTSMAN**

1201 **betreffende de flitspalen om fietsstraten veiliger te maken.**

1205 **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** *(in het Frans).*- *Speedpedelecs kunnen snelheden tot 45 km/u halen. Dat is te snel in zones 30, en op fietspaden en in fietsstraten is het ronduit gevaarlijk door het grote snelheidsverschil met gewone fietsen.*

Een fietser op drie rijdt door het rode licht. Die overtredingen blijven vaak onbestraft. In Vlaanderen kunnen daarom voortaan flitspalen de snelheid van fietsers op fietspaden, in fietsstraten en in zones 30 controleren. Wil de Brusselse regering dat voorbeeld volgen?

Sommigen pleiten voor de invoering van nummerplaten voor fietsen om die snelheidsovertredingen beter te kunnen bestraffen. Steunt de regering dat voorstel?

1207 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *De opmars van de fiets en van de vele vormen van micromobiliteit is een goede zaak voor de gezondheid en het milieu, maar leidt ook tot meer ongevallen, vooral waar verschillende vervoersmodi samenkomen, zoals in fietsstraten.*

Vlaanderen heeft onlangs de gemeenten de toelating gegeven op fietspaden en in fietsstraten automatische snelheidscontroles uit te voeren op auto's, fietsers, steps en speedpedelecs. Het

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 infractions cyclistes.

QUESTION ORALE JOINTE DE M. DAVID WEYTSMAN

concernant les radars destinés à sécuriser les rues cyclables.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Un récent article paru dans La Dernière Heure met en lumière les défis posés par les vélos électriques rapides (« speed pedelec »), ces vélos électriques capables d'atteindre 45 km/h, souvent en infraction dans les zones 30. Une expérience menée à Bruxelles révèle qu'environ un cycliste sur trois grille les feux rouges. Cette situation suscite des inquiétudes quant à l'impunité des cyclistes par rapport aux automobilistes.

L'auteur de l'article nous apprend que la Flandre a réagi à ce phénomène en autorisant l'installation de radars fixes pour détecter les excès de vitesse des vélos électriques rapides dans les zones cyclables et les zones limitées à 30 km/h.

La question de l'impunité des cyclistes en général est soulevée, incitant à envisager l'introduction de plaques d'immatriculation pour tous les vélos. Le débat s'intensifie, avec des considérations sur la sécurité routière et le respect des règles. Les experts soulignent la nécessité de faire respecter les limites de vitesse, en particulier dans les zones cyclables, où la différence de vitesse entre les vélos ordinaires et les vélos rapides peut entraîner des situations dangereuses.

Cet aperçu des défis liés aux vélos rapides souligne l'importance croissante des règles de sécurité routière, notamment dans le contexte de la promotion de modes de transport alternatifs tels que le vélo.

Comment le gouvernement compte-t-il faire face aux défis posés par ces vélos rapides, entre autres en matière de sécurité routière dans les zones 30 et cyclables de la Région bruxelloise ?

La question de l'introduction de plaques d'immatriculation pour les vélos est soulevée dans le débat. Quelle est la position du gouvernement régional sur cette proposition, et quelles seraient les implications éventuelles d'une telle mesure sur la sécurité routière et le respect des règles par les cyclistes ?

M. David Weytsman (MR).- Bruxelles évolue et on constate chaque jour que les habitudes de déplacement y évoluent également. Je me réjouis de voir que le vélo progresse, tout comme les nouvelles formes de micromobilité partagée. Bénéfique pour notre santé comme pour notre environnement, cette évolution s'accompagne malheureusement d'une grande progression du nombre d'accidents. Si l'infrastructure évolue et que les pistes cyclables séparées du trafic permettent d'appréhender une partie de cette évolution inquiétante, le

is een goede zaak dat alle weggebruikers dezelfde controles ondergaan. Zult u de regels aanpassen om ook in Brussel zulke onbemande controles mogelijk te maken?

Vorig jaar werden er in ons gewest zo'n 360 speedpedelecs ingeschreven. De Brusselse flitspalen kunnen die in principe flitsen, maar volgens uw woordvoerder is dat geen prioriteit. Waarom niet? Het aantal aanrijdingen met speedpedelecs is de laatste jaren sterk toegenomen.

Hoeveel snelheidscontroles hebben de Brusselse politieagenten in 2023 uitgevoerd en hoeveel processen-verbaal zijn er opgemaakt voor elk type voertuig? Hoeveel flitspalen kunnen momenteel fietspaden of fietsstraten controleren? Werkt u aan de invoering van nummerplaten voor fietsen?

déploiement de rues cyclables, donc de cohabitation, dans de nombreuses rues engendre encore beaucoup d'insécurité pour l'ensemble des usagers.

L'un des outils permettant de travailler à l'amélioration de la sécurité routière sur ces espaces partagés est celui des radars. La Flandre a récemment autorisé ses communes à installer des radars fixes ou à effectuer des contrôles de vitesse automatiques dans les zones cyclables. Ces contrôles viseront à la fois les automobilistes, les cyclistes, les trottinettes et les vélos électriques rapides (« speed pedelec »), afin d'assurer qu'ils circulent bien à la vitesse maximale autorisée de 30 km/h. Précédemment, les excès de vitesse ne pouvaient être attestés que par des policiers. S'il faut rester prudent avec le déploiement d'outils de contrôle automatique, il apparaît évident que l'ensemble des usagers de la voie publique doivent se voir contrôlés de manière égale. Cela renforce la responsabilisation et lutte contre le sentiment d'impunité.

Enfin, je rappelle que quelque 360 vélos électriques rapides étaient immatriculés à Bruxelles l'année dernière. Ces vélos avec assistance électrique roulent très vite et peuvent générer des collisions très graves avec d'autres usagers faibles, comme les piétons ou d'autres cyclistes. À Bruxelles, je sais que les radars sont déjà capables de les flasher, mais ils ne le font pas car « cela ne constitue pas une priorité », selon votre porte-parole.

Pourquoi le contrôle de ces véhicules, malgré leur nombre relativement faible par rapport à celui de la Flandre, ne fait-il pas partie de vos priorités lorsque l'on constate que le nombre de collisions a fortement augmenté ces dernières années ? Nous enregistrons même les résultats les plus mauvais de la décennie.

Combien de radars sont actuellement en état, techniquement mais aussi physiquement, de par leur placement, de contrôler des pistes ou zones cyclables à Bruxelles ?

Avez-vous décidé de suivre l'exemple flamand et d'adapter le cadre réglementaire bruxellois afin de permettre un contrôle sans agent ?

Plus spécifiquement, pour les engins qui ne peuvent être identifiés et nécessitent la présence d'agents et la réalisation d'une intervention, comment travaillez-vous pour mettre en place des méthodes d'identification des véhicules, notamment au moyen de plaques minéralogiques ? Combien de contrôles de vitesse ont été effectués par des agents des zones de police bruxelloises sur des zones cyclables en 2023 et combien de verbalisations ont été dressées ? Pouvez-vous m'éclairer sur la ventilation de ce chiffre entre types de véhicules ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre. - J'aimerais tout d'abord remettre quelques éléments dans leur contexte : ces dernières années, nous avons observé une explosion du nombre de cyclistes, partiellement corrélée avec une hausse du nombre de victimes de cyclistes. Néanmoins, selon les calculs de Bruxelles Mobilité, le risque d'accident par rapport au nombre de cyclistes a sensiblement diminué depuis 2010 pour tous les degrés de

¹²⁰⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans). - *Verhoudingsgewijs is het aantal slachtoffers bij de fietsers de jongste jaren sterk gedaald: het is veel minder sterk gestegen dan het totale aantal fietsers. Tijdens de eerste drie kwartalen van 2023 is het zelfs gedaald.*

Voor fietsers die de verkeerslichten negeren, komt er dit jaar nog een grote bewustmakingscampagne. De cijfers die u aanhaalt, hebben vermoedelijk betrekking op een kruispunt met een B22-verkeersbord, waar fietsers rechtsaf mogen terwijl het licht voor anderen nog op rood staat.

De uitbreiding van de onbemande controles in Vlaanderen vloeit voort uit de wijziging van een federaal koninklijk besluit en is dus in het hele land van toepassing. Wel zullen ze in fietsstraten pas mogelijk zijn na publicatie in het Staatsblad van het besluit dat de aangepaste lijst met verkeersborden bevat die voor zulke controles in aanmerking komen.

Speedpedelecs rijden inderdaad soms te snel, maar volgens het Brussels Fietsobservatorium was in 2022 maar zo'n 5% van de getelde fietsen een speedpedelec en waren er maar 360 speedpedelecs in Brussel ingeschreven. Ze vormen dus een marginaal fenomeen en zijn daarom geen beleidsprioriteit.

Ons beleid om de maximumsnelheid te doen naleven is hetzelfde voor alle types voertuigen: aangepaste infrastructuur, bewustmaking van de risico's en ten slotte controle en bestraffing.

gravité des accidents. Par ailleurs, sur les neuf premiers mois de l'année 2023, nous enregistrons également une diminution du nombre de victimes parmi les cyclistes, ce qui est une bonne chose sachant que le nombre de cyclistes a continué à augmenter.

En ce qui concerne le respect des feux par les cyclistes, il me semble que l'expérience que vous évoquez concerne un carrefour pourvu d'un panneau B22, qui autorise les cyclistes à tourner à droite. Il est vrai que de très nombreux cyclistes circulent à Bruxelles, ce qui explique pourquoi une vaste campagne d'information est prévue cette année, afin de mieux les informer du respect des feux de signalisation.

En ce qui concerne les vélos électriques rapides (« speed pedelec »), la communication faite par la Flandre sur l'adaptation du cadre réglementaire en vue de permettre un contrôle sans agent fait suite à une modification, par l'autorité fédérale, de l'arrêté royal du 18 décembre 2002, qui reprend les infractions pouvant être constatées de manière automatique, sans la présence d'agent. Cette modification relève d'une compétence fédérale et s'applique donc à toutes les Régions.

L'excès de vitesse est une infraction qui peut être contrôlée de manière automatique, mais l'arrêté fait référence à une liste de panneaux pour lesquels ces contrôles pouvaient avoir lieu. La zone cyclable, plus récente, n'avait pas encore été ajoutée à la liste, mais ce sera chose faite une fois que l'arrêté aura été publié au Moniteur belge.

Comme vous le dites, les vélos électriques rapides peuvent, à l'instar des autres véhicules motorisés, atteindre des vitesses supérieures aux vitesses maximales autorisées, et il arrive que leurs conducteurs n'adaptent pas leur vitesse aux circonstances. Cela dit, en 2022, selon l'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale, quelque 5 % des vélos recensés étaient des vélos électriques rapides, et seulement 360 d'entre eux étaient immatriculés à Bruxelles. Ce type de vélo reste donc un mode de transport plutôt marginal et ne constitue pas une priorité en matière de sécurité routière. Nos priorités actuelles sont l'amélioration des infrastructures piétonnes et cyclistes, et bien entendu la maîtrise de la vitesse.

En matière de respect des vitesses maximales autorisées, les actions sont les mêmes pour tous les conducteurs : adaptation de l'infrastructure, contrôles et sanctions par des moyens adaptés selon les véhicules, et sensibilisation aux risques liés à la vitesse excessive ou inadaptée.

Les nouveaux radars en Région bruxelloise, sans boucle au sol, peuvent techniquement flasher les vitesses égales et supérieures à 30 km/h. Pour répondre à la question sur la possibilité réelle de flasher les usagers sur les pistes cyclables, il faudrait analyser chaque emplacement. Pour les radars qui fonctionnent encore avec une détection au sol, si la boucle n'inclut pas la piste cyclable, cela n'est pas possible. Mais encore une fois, la police et notre politique ciblent prioritairement ceux qui créent

¹²¹¹ *Snelheidsovertredingen op fietspaden flitsen is technisch mogelijk met de nieuwste flitstoestellen of als de lus in het wegdek ook onder het fietspad doorloopt, maar vormt zoals gezegd geen beleidsprioriteit.*

Niet alle snelheidsovertredingen op fietspaden worden beboet. Soms spitst de politie-interventie zich bewust toe op preventie en informatie.

Precieze cijfers over fietssnelheidscontroles en -boetes zijn moeilijk te verkrijgen, omdat de databanken van de politie daar niet voor ontworpen zijn. De beschikbare gegevens staan op de website van de Belgische federale politie.

¹²¹³ **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *U vindt blijkbaar dat speedpedelecs maar snelheidsovertredingen moeten kunnen blijven begaan. Dat lijkt me niet rechtvaardig ten opzichte van automobilisten die al vanaf 31 km/u een boete krijgen. Die speedpedelecs zijn echt gevaarlijk als ze met 45 km/u op voetgangers inrijden. Straffeloosheid is geen goed idee.*

¹²¹⁵ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Het stijgende fietsgebruik is een goede zaak en speedpedelecs hebben zeker hun bestaansrecht, maar hoe verdedigt u die dubbele maatstaf?*

Speedpedelecs vormen een risico voor anderen en voor de gebruiker zelf. U erkent dat de verkeersveiligheid er sinds het begin van de zittingsperiode niet goed voor staat, vooral voor fietsers en gebruikers van micromobiliteit. We moeten er alles aan doen om uw nulvisie te bereiken.

¹²¹⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Uw verwijten heb ik eigenlijk allemaal al weerlegd. De politiezones en -agenten beslissen autonoom of ze een te snel rijdende fietser beboeten of waarschuwen; ik heb daar niets aan te zeggen. Heel wat flitspalen werken niet op het fietspad. In Brussel waren er in 2022 slechts 360 speedpedelecs ingeschreven.*

objectivement, sur la base des statistiques d'accidentologie, le plus de risques.

Pour ce qui concerne les excès de vitesse sur piste cyclable, toutes les infractions constatées ne font pas l'objet d'une verbalisation. Il est parfois fait le choix opérationnel d'axer l'intervention sur une approche préventive et informative.

Pour les zones de police et l'équipe du directeur-coordonateur de la police administrative, les statistiques demandées sont difficiles à obtenir, car leurs bases de données ne sont pas conçues pour effectuer des recherches aussi précises. Les données disponibles sont reprises sur le site officiel de la police fédérale belge.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Vos réponses ne me satisfont qu'à moitié. Dans la dernière partie, vous parlez d'une tolérance pour les excès de vitesse de ces engins rapides. En l'occurrence, l'impunité par rapport aux automobilistes qui se voient déjà sanctionnés d'une amende quand ils roulent à 31 km/h ne me semble pas juste.

De plus, ces engins sont très dangereux par moments. J'ai été témoin d'un accident à 45 km/h impliquant un vélo électrique rapide (« speed pedelec ») et un piéton. L'impact d'un vélo lancé à cette vitesse peut avoir de très graves conséquences. L'impunité n'est pas une solution. Il faut faire preuve d'un peu moins de tolérance et verbaliser un peu plus. Nous avons, certes, besoin de modes de transport beaucoup plus doux, mais foncer à 45 km/h sur un piéton n'a rien de doux.

M. David Weytsman (MR).- J'adhère à ce qui vient d'être dit. Tout d'abord, nous devons nous réjouir de l'augmentation de la part modale du vélo. Par ailleurs, je ne critique pas l'existence des vélos électriques rapides (« speed pedelec »), qui est un moyen de transport intéressant, du moins pour les navetteurs. En revanche, je ne comprends pas cette politique des deux poids, deux mesures. Comment l'expliquez-vous, vous qui êtes la ministre responsable de la sécurité routière ?

Indépendamment des dommages qu'ils peuvent causer à autrui, ces cyclistes-là engagent également leur propre sécurité. Nous devons nous saisir de tous les outils possibles pour améliorer les chiffres de la sécurité routière qui, vous le reconnaissez vous-même, sont mauvais depuis le début de la législature, en particulier pour les cyclistes et les adeptes de la micromobilité. Tout doit être mis en œuvre pour atteindre l'objectif de zéro victime que vous vous êtes fixé. Je ne comprends donc pas cette politique différenciée - il en va de même, d'ailleurs, du port du casque par les mineurs.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je ne suis pas d'accord avec les reproches que vous me faites. Je vous ai fourni tous les éléments qui permettent de les contester, à commencer par le choix de verbaliser ou non, qui appartient aux zones de police, et non à moi. Je n'ai même pas le droit de donner de quelconques instructions en la matière. S'il arrive à un agent d'arrêter un

Ongevallen met auto's leiden vaker tot ernstige verwondingen omdat ze veel zwaarder zijn. Daarom is de handhaving van hun snelheid prioritair.

U stelt dat automobilisten vanaf 31 km/u beboet worden, maar dat klopt niet, want er geldt een tolerantie­marge. Hoe dan ook, die beslissing ligt niet in mijn handen.

¹²¹⁹ **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *Die tolerantie­marge wordt niet gehanteerd als een flitscamera de overtreding vaststelt. Politieagenten kunnen zelf kiezen ze al dan niet toe te passen. Zelf ben ik ge­verbaliseerd toen ik met mijn auto 31 km/u reed, terwijl lichtere voertuigen die 45 km/u rijden voetgangers eveneens zwaar kunnen verwonden. Ook al ligt die beslissing niet in uw handen, u zou ervoor kunnen pleiten om ook hier nultolerantie te hanteren.*

¹²¹⁹ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Wat zult u doen om ervoor te zorgen dat de flitspalen net als in Vlaanderen ook op fietspaden werken? Dit valt wel degelijk onder uw bevoegdheden.*

¹²²³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De nieuwste flitspalen zonder lus in het wegdek kunnen alle voertuigen met een nummerplaat fotograferen.*

cycliste pour lui signaler qu'il roule trop vite sans le verbaliser, la décision lui appartient.

Pour ce qui est des radars, si la boucle au sol n'implique pas la piste cyclable, elle ne peut être utilisée pour verbaliser.

Je répète enfin qu'en 2022, seules 360 immatriculations ont été enregistrées à Bruxelles, une proportion très faible.

Quand un accident implique un cycliste ou un piéton et une voiture, étant donné le poids de cette dernière, le risque de séquelles graves est plus important. Le respect des vitesses limites est donc crucial.

Pour répondre à la remarque sur les amendes qui seraient infligées dès 31 km/h, je vous informe qu'il existe une marge de tolérance, à propos de laquelle il ne m'appartient pas non plus de trancher, puisque la décision est prise par les zones de police et le parquet. Quoi qu'il en soit, on ne se fait pas verbaliser pour une telle vitesse.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Vous indiquez qu'il existe une tolérance quand une voiture roule à 31 km/h. Or, lorsque l'infraction est constatée par une caméra, il n'y en a pas. Certes, la décision de sanctionner ou non ne relève pas de vos compétences, mais je soulève le problème des deux poids, deux mesures. Le policier a effectivement le choix d'être tolérant ou non. J'ai été verbalisé pour avoir conduit ma voiture à 31 km/h en zone 30, alors que certains engins plus légers roulent à 45 km/h, risquant d'infliger de graves blessures à des piétons.

La tolérance zéro dont vous parlez doit s'appliquer à ce type de véhicule également. Même si vous ne décidez pas de la politique de sanction en matière sécurité routière, je vous invite à donner votre avis à cet égard.

M. David Weytsman (MR).- Ma question s'inscrivait bel et bien dans le cadre de vos compétences en matière de sécurité routière.

En Flandre, les radars peuvent s'adapter à tout le monde. Il faudrait utiliser tous les outils à disposition, dont les radars. Lorsqu'ils sont présents, cela a du sens de contrôler tout le monde.

Dès lors, que comptez-vous mettre en place pour vous assurer que le champ d'action des radars installés s'étend aux pistes cyclables ?

C'est une question de justice et d'équité, mais surtout de sécurité routière, dans l'intérêt de tout le monde et en particulier des cyclistes. Vous avez toutes les compétences en main pour agir.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les radars existants pourvus d'une boucle au sol photographient le tronçon et la boucle. En revanche, les nouveaux radars sans boucle au sol peuvent photographier tous les véhicules et enregistrer toutes les plaques d'immatriculation.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

1227 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FRANCIS DAGRIN**

QUESTION ORALE DE M. FRANCIS DAGRIN

1227 **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,

1227 **betreffende de boetes van 10 euro die de MIVB oplegt aan wie zijn abonnement niet kan voorleggen of vergeet te valideren.**

concernant les amendes de 10 euros pour oubli d'abonnement ou de validation infligées par la STIB.

1229 **De heer Francis Dagrin (PTB) (in het Frans).**- *Op onze schriftelijke vraag van 27 oktober 2023 antwoordde u dat u geen onderscheid kon maken tussen de boetes voor wie zijn abonnement vergeten was en wie niet gevalideerd had. Die boetes bleken in aantal te zijn verdubbeld tussen 2021 en 2022, met in dat laatste jaar 12.403 beboete reizigers, gemiddeld 33 per dag.*

M. Francis Dagrin (PTB).- Dans une question écrite du 27 octobre, mon groupe vous a demandé de communiquer, pour chaque année de la législature en cours, la ventilation et le nombre d'amendes de 10 euros infligées sur le réseau de la STIB pour des oublis d'abonnement ou de validation de titre de transport. Nous avons également souhaité connaître le taux de recouvrement de ces surtaxes. Vous avez répondu qu'il n'était pas possible de faire la différence entre ces deux types d'amendes, ce qui nous paraît pourtant facilement réalisable.

Komt die stijging doordat het controlepersoneel nieuwe instructies heeft gekregen? Is er dan geen ruimte meer voor tolerantie, terwijl die reizigers toch over een geldig vervoerbewijs beschikken?

Votre réponse révèle par ailleurs une explosion de ces amendes : leur nombre a doublé entre 2021 et 2022, passant de 6.665 à 12.403 voyageurs sanctionnés, soit une moyenne de 33 par jour.

U liet ons ook weten dat van die boetes van 10 euro ongeveer 80% geïnd wordt, wat betekent dat meer dan 2.000 reizigers ze niet betalen. Stappen sommigen ermee naar de rechtbank? Stuurt de MIVB daar soms deurwaarders voor?

Cette explosion signifie-t-elle que des consignes particulières ont été données aux agents de contrôle pour intensifier ce type de vérification ? Doit-on en outre en déduire qu'il n'y a plus de place pour la moindre empathie ni tolérance, alors que les usagers concernés sont en ordre de titre de transport ?

Is er al een systeem van belonen in plaats van bestraffen overwogen? Je zou reizigers die vaker valideren een korting kunnen geven.

Vous avez répondu que le taux de recouvrement pour les amendes de 10 euros était approximativement de 80 %. Cela signifie que plus de 2.000 voyageurs refusent de payer ou ne peuvent payer cette surtaxe injuste. Certains la contestent-ils en justice ? La STIB va-t-elle jusqu'à envoyer des huissiers pour récupérer ce type d'amendes ?

Is al met de MIVB gesproken over een mogelijke afschaffing van die boetes?

Oublier son abonnement ou de le valider lors d'une correspondance, cela peut arriver à tout le monde. Les voyageurs qui choisissent les transports publics, qui sont en ordre de titre de transport, doivent-ils vraiment être taxés de 10 euros pour un simple oubli ?

Si la validation est si importante pour pouvoir déterminer la fréquentation de chaque ligne, et ainsi pouvoir adapter l'offre, avez-vous déjà discuté avec la STIB de la mise en place d'un système incitatif plutôt que punitif ? Avec des réductions de tarif pour les voyageurs qui valident le plus, par exemple ?

Compte tenu du fait que tant de Bruxellois ont déjà du mal à boucler les fins de mois, avez-vous déjà envisagé avec la STIB de mettre fin à ces amendes de 10 euros ?

Enfin, ces amendes exposent les agents de la STIB à de la colère et à des risques d'agression. Disposez-vous d'analyses quant

¹²³¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- Een reiziger die zijn abonnement niet bij zich heeft of niet gevalideerd heeft, krijgt een boete van 10 euro. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen beide gevallen. Net als bij de andere boetes wordt bij niet-betaling het dossier naar het gerecht gestuurd.

De MIVB staat open voor aanvragen tot gespreide betaling of andere regelingen. Van de controleurs wordt een professionele en menselijke houding verwacht.

Een systeem dat een korting toekent aan wie meer valideert, zou degenen bevoordelen die hun abonnement vaker gebruiken.

Het aantal boetes van 10 euro volgt de evolutie van het aantal reizigers. Het was in 2022 van dezelfde grootteorde als in 2019 en kende enkel tijdens de coronaperiode een knik.

Allerlei voordeeltarieven dragen ertoe bij dat het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk blijft. Van de reizigers wordt wel verwacht dat ze een geldig vervoerbewijs hebben en dat valideren.

¹²³³ **De heer Francis Dagrín (PTB)** (in het Frans).- Voor de PTB blijft het een onrechtvaardige boete.

Een automobilist bij wie een vervallen brandblusser wordt aangetroffen krijgt tien dagen om bij het politiecommissariaat te bewijzen dat hij een nieuwe heeft gekocht. We zouden een MIVB-reiziger ook tien dagen kunnen geven om in een Bootik te laten zien dat hij wel degelijk over een geldig abonnement beschikte.

au risque qu'une agression grave se produise en lien avec ces amendes ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Lors d'un contrôle des titres de transport, s'il s'avère qu'un voyageur a oublié ou n'a pas validé son abonnement alors qu'il est en cours de validité, une amende de 10 euros lui sera infligée. Il n'existe qu'un seul type de surtaxe pour ces deux situations, il n'est donc pas possible de les différencier. Le processus est le même pour l'ensemble des amendes : le voyageur est invité à payer dans un délai donné et, en cas de non-paiement, le dossier est transféré à la justice.

Conscientes que des situations spécifiques peuvent exister, les équipes de la STIB sont ouvertes à toute demande d'étalement ou autre. Au besoin, le voyageur a donc la possibilité de faire étudier son cas.

Il n'a pas été envisagé d'opter pour un système incitatif. Un tel système serait difficile à mettre en place et source d'incohérences en matière de tarification : une personne qui utilise davantage son abonnement pourrait le payer moins cher qu'une personne qui l'utilise moins tout en le validant systématiquement.

L'évolution du nombre de surtaxes à 10 euros entre 2021 et 2022 est en ligne avec l'évolution du nombre de voyageurs sur le réseau de la STIB. Le Covid-19 a eu un impact sur sa fréquentation, et donc sur le nombre de voyageurs contrôlés et le nombre d'amendes infligées. En 2022 et en 2019, le nombre d'amendes à 10 euros était dans le même ordre de grandeur, la baisse étant simplement liée à la baisse de fréquentation.

Ces dernières années, la Région a multiplié les mesures pour que les publics plus vulnérables puissent avoir accès aux transports publics : non-indexation des tarifs et abonnements scolaire, jeunes bruxellois et 65+ à 12 euros. Il existe en outre des formules adaptées aux personnes disposant d'un moindre revenu : l'abonnement intervention majorée (BIM) et l'abonnement tarif social.

Indépendamment de ces mesures, il est attendu des voyageurs qu'ils s'acquittent d'un titre de transport et le valident. Les équipes de la STIB doivent faire preuve de professionnalisme dans l'exercice de leur fonction et aborder toute situation avec humanité. Grâce à leur formation, ces équipes disposent des compétences nécessaires pour gérer des situations problématiques sur le réseau, dans le cadre de contrôles, mais aussi face aux personnes en errance, aux faits de vandalisme ou de violence, par exemple.

M. Francis Dagrín (PTB).- Je reste malgré tout choqué que vous ne remettiez pas en question ce genre d'amende injuste. Il est tout à fait humain d'oublier d'oblitérer sa carte ou de la laisser dans une poche après un changement de sac ou de veste. On devrait avoir la possibilité de prouver au contrôleur cet oubli en lui présentant l'abonnement, sans amende de 10 euros.

Quand un agent de police constate la péremption de la date de validité d'un extincteur, l'automobiliste dispose d'un délai de

De gederfde inkomsten kunnen gemakkelijk elders worden gevonden. Kijk maar naar de 200 miljoen euro die naar adviesbureaus is gegaan.

- Het incident is gesloten.

dix jours pour se présenter à un commissariat et prouver l'achat d'un nouvel extincteur. Dans le même ordre d'idées, on pourrait accorder à l'usager un délai de dix jours pour se présenter à une Bootik de la STIB et prouver qu'il était en ordre d'abonnement. Cette taxe est injuste !

D'un point de vue financier, nous avons déjà relevé dans cette commission des mesures d'économies possibles. Par exemple, plus de 200 millions d'euros sont dépensés en frais de consultance ou 33 millions sont injectés dans des caméras de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation en vue d'une future taxe kilométrique - qui, je l'espère, ne verra jamais le jour. Je pense vraiment qu'il y a moyen de trouver des solutions pour éviter ce genre de taxe injuste.

- L'incident est clos.

1237 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

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

1237 **en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,**

1237 **betreffende de impact van de mobiliteit op de Haven van Brussel.**

1239 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).** - Een element uit het Gewestelijk Mobiliteitsplan is een betere toegankelijkheid van de voornaamste stedelijke functies, waaronder de logistieke zones. De Haven van Brussel, die een essentiële rol speelt in de bevoorrading van het gewest, valt daaronder.

Bepaalde mobiliteitsbeslissingen kunnen echter negatieve gevolgen hebben voor de haven. Zo is het voor de Brusselse Havengemeenschap een hele uitdaging dat het verkeer op de Van Praetlaan tot één rijstrook wordt teruggebracht. Dat kan de logistiek heel wat duurder maken en zoiets voelen de consumenten in hun portemonnee.

Welke impact heeft Brussel Mobiliteit op de haven en op het verkeer rond het noordelijke deel van het kanaal?

Welke synergieën zijn er tussen het Gewestelijk Mobiliteitsplan/ Good Move en de opdrachten van de Haven van Brussel en de havengemeenschap?

Kunt u cijfers geven over het goederenvervoer via de haven en de weerslag daarvan op de modal shift?

Welke gevolgen hebben de beslissingen inzake mobiliteit op de haven? Welke maatregelen neemt de Brusselse regering om de

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics 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 l'impact de la mobilité sur le Port de Bruxelles.

Mme Aurélie Czekalski (MR). - Le plan régional de mobilité (PRM) vise à garantir et à améliorer l'accessibilité aux principales fonctions urbaines de la Région de Bruxelles-Capitale, y compris les zones logistiques. Le Port de Bruxelles est un acteur important de la politique de transition climatique, écologique et économique de la Région et joue un rôle-clé dans son approvisionnement.

Le PRM prévoit également de faciliter l'accès des poids lourds aux zones logistiques de la Région, notamment par l'amélioration des conditions de circulation et la diffusion d'une carte des itinéraires privilégiés.

Le Port de Bruxelles s'inscrit dans cette démarche en intensifiant le transport par la voie d'eau et en redéployant le chemin de fer à l'avant-port.

Cependant, certaines décisions en matière de mobilité peuvent avoir une incidence négative sur le Port de Bruxelles et la Communauté portuaire bruxelloise (CPB). Ainsi, la réduction à une bande de l'avenue Van Praet - une artère primordiale pour l'accès au port - constitue un véritable défi pour la CPB. Cette décision pourrait entraîner une hausse des coûts

mobilité in het havengebied te verbeteren? Welke gevolgen hebben de wijzigingen aan de Van Praetlaan voor de haven en de havengemeenschap?

d'approvisionnement et des délais de livraison, ce qui pourrait se répercuter sur les consommateurs bruxellois.

Il importe de trouver des synergies entre le PRM, le plan Good Move et les missions du Port de Bruxelles et de la CPB, car cela permettrait de garantir l'approvisionnement de la Région tout en améliorant la mobilité.

Quel est l'impact de Bruxelles Mobilité sur le transport de la zone nord du canal ? Quel rôle peut-elle jouer au niveau du Port de Bruxelles et de la CPB ?

Quelles synergies sont-elles mises en place entre le PRM, Good Move et les missions du Port de Bruxelles, mais aussi de la CPB ?

Quelles sont les données précises du Port de Bruxelles en matière de report modal et quelles sont les données sur le trafic de marchandises au Port de Bruxelles ?

Quelle est l'incidence des différentes décisions en matière de mobilité sur le Port de Bruxelles et la CPB ? Quelles mesures le gouvernement bruxellois met-il en place pour en faciliter le développement économique tout en améliorant la mobilité dans la zone ?

Quelles sont les répercussions sur le Port de Bruxelles et la CPB de la limitation de la circulation dans l'avenue Van Praet ?

¹²⁴¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Brussel Mobiliteit wil het goederenvervoer in de kanaalzone faciliteren. Goederenvervoer over het water elimineert immers heel wat negatieve effecten, maar moet altijd aangevuld worden met vervoer over de weg voor het eerste en laatste deel van het traject.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Bruxelles Mobilité joue un rôle de facilitateur pour le transport de marchandises (au sens large) lié aux activités économiques regroupées autour du canal. Une distribution urbaine durable doit prendre en considération les différents modes de transport. En effet, le recours au transport par voie d'eau permet de limiter grandement les externalités négatives liées au transport de marchandises, mais implique presque toujours un acheminement routier en amont ou en aval.

Het gewest streeft naar een duurzaam goederenvervoer via een samenwerking met de Haven van Brussel. Die moet de waterweg beheren, terwijl het gewest het vervoer over de weg in de omgeving moet organiseren. Het gewest en de haven namen bijvoorbeeld samen deel aan de Green Deal voor een logistiek met lage uitstoot, waarmee Leefmilieu Brussel startte in april 2023. Ze werkten ook samen rond de logistiek voor de bouwsector. Good Move en de acties van de haven passen in de gewestelijke strategie Shifting Economy.

Le contrat de gestion unissant le Port de Bruxelles et la Région donne en particulier à celui-ci pour mission d'être le gestionnaire de la voie d'eau, d'optimiser l'utilisation du canal et du rail et d'être un moteur efficace du recours à la logistique urbaine durable. Le plan régional de mobilité Good Move insiste davantage sur l'optimisation du transport de marchandises par la route. Grâce à ces deux leviers, la Région peut développer une distribution urbaine plus durable à Bruxelles. Une collaboration étroite entre le Port de Bruxelles et Bruxelles Mobilité permet de s'aligner sur les différents projets afin de mettre en œuvre conjointement la politique régionale.

Het project Brussels Construction Consolidation Centre (BCCC) toont aan hoe een betere logistiek, in dit geval via het watertransport en via 'kitting', heel wat negatieve gevolgen voorkomt. Kitting is het samenvoegen van alle elementen van een product in één pakket, dat dan als geheel vervoerd wordt. Een ander voorbeeld daarvan is het project Cairgo Bike.

On peut notamment citer en exemple la participation active des deux organismes dans le Green Deal pour une logistique basses émissions lancé en avril 2023 avec Bruxelles Environnement ou l'effort conjoint sur la logistique du secteur de la construction. Le plan Good Move et les actions du Port de Bruxelles s'inscrivent parfaitement dans la stratégie Shifting Economy portée par la Région. Les projets développés récemment montrent bien qu'il

Voor al die projecten hebben de Haven van Brussel en Brussel Mobiliteit steeds het advies ingewonnen van de ondernemingen, met name via de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.

est possible de changer les pratiques logistiques des entreprises dans leur intérêt, comme dans celui de la Région.

Ainsi, le projet Brussels Construction Consolidation Centre soutenu par la Région a montré comment une meilleure logistique peut faciliter l'organisation des entreprises tout en diminuant de façon importante les externalités négatives, grâce au recours à la voie d'eau et au « kitting ». Ce dernier consiste à regrouper en un seul conditionnement divers composants, issus d'un ou de plusieurs fournisseurs, nécessaires à la réalisation d'une ou de plusieurs tâches.

Le projet Cairgo Bike est un autre exemple. Il a montré, pour des flux plus petits, comment le recours au vélo-cargo permet de rendre les entreprises plus efficaces.

Les entreprises ont toujours été consultées activement par le Port de Bruxelles et Bruxelles Mobilité, notamment au travers de la section marchandises de la Commission régionale de la mobilité. Cette section réunit régulièrement les entreprises (dont celles de la Communauté portuaire bruxelloise, CPB) et les administrations régionales et communales pour aborder les projets en matière de transport de marchandises. Des entreprises ainsi que la CPB sont associées à certains projets et études menés par le Port et Bruxelles Mobilité dès que le sujet les concerne directement.

Pour le cas précis de la R21, indépendamment des complications actuelles en raison du chantier du tram 10 et de la fermeture inopinée du quai Monnoyer - dont une partie de la chaussée s'est affaissée -, le réaménagement en cours de réalisation pour restructurer la R21 va permettre d'améliorer sensiblement la desserte de toute la zone d'activité économique située à Neder-Over-Heembeek au nord du canal.

Ainsi, en dépit de la crainte légitime des acteurs économiques face à la réduction du nombre de bandes de circulation de la R21 en entrée de ville, toutes les études préparatoires témoignant des améliorations apportées par le projet en ce qui concerne le trafic routier sont confirmées par la réalisation de la première phase du chantier. Toutefois, la situation n'est toujours pas optimale pour ce qui est de la circulation chaussée de Vilvorde à l'entrée de la ville en raison de l'absence de dispositifs de régulation intelligente des flux. Il s'agit en l'occurrence de feux de régulation asservis à des dispositifs de détection de remontées de files.

Outre l'amélioration de la capacité et de la fluidité de la R21 dans les deux sens de circulation, l'aménagement réalisé répond - spécifiquement et de manière concertée avec la Communauté portuaire bruxelloise - à la demande insistante de créer une nouvelle connexion depuis la R21, en entrée de ville, vers la zone d'activité du canal située à Neder-Over-Heembeek.

Le dossier de demande de permis a été introduit avec l'appui d'études détaillées et d'analyses d'incidences en matière de mobilité. Ainsi, des modélisations dynamiques de trafic ont été réalisées en toute transparence et confirmées par l'analyse d'une

¹²⁴³ *De herinrichting van de R21, die nu bezig is, zal de bediening van het noordelijke deel van het kanaal aanzienlijk verbeteren, via een nieuwe connectie naar Neder-Over-Heembeek. Het aantal rijstroken richting centrum zal inderdaad verminderen, maar alle studies voorspellen een verbetering van de doorstroming en dat blijkt ook uit de eerste resultaten, nu de werken begonnen zijn. Op de Vilvoordsesteenweg verloopt alles nog niet optimaal omdat er nog geen intelligent beheer van de lichten is ingevoerd, maar dat komt goed.*

De cijfers over het verkeer in het havengebied in 2022 staan op de website van de Haven van Brussel. Met 6,8 miljoen ton daalde de omvang van het vrachtvervoer over het kanaal met zo'n 5% tegenover 2021. Dat ligt vooral aan het vervoer met Brussel als bestemming; het doorgaand vervoer nam daarentegen lichtjes toe.

contre-expertise réalisée par le bureau d'études mandaté par la Communauté portuaire bruxelloise. À cet égard, un volet spécifique, basé sur des données de Viapass, a été consacré au trafic des poids lourds.

Il convient encore de préciser que le centre de mobilité suit de très près les données détaillées communiquées par les opérateurs GPS et GSM, et ce, depuis le début du chantier.

Concernant les statistiques de trafic au niveau des installations portuaires, vous trouverez les résultats de l'année 2022 sur le site web du Port de Bruxelles. Il y est indiqué qu'avec près de 6,8 millions de tonnes transportées par voie d'eau au port de Bruxelles, l'activité portuaire bruxelloise a connu un tassement d'un peu moins de 5 % par rapport à 2021, soit 7,1 millions de tonnes. Le trafic propre est celui qui a le plus souffert, mais il se maintient malgré tout à un niveau historique relativement élevé à plus de 5 millions de tonnes. Cette baisse est compensée par une hausse du trafic de transit de 3 %, ce qui modère la baisse du trafic global (-4,7 %).

Les impacts positifs du transport par voie d'eau sont très importants, puisqu'on estime que grâce au trafic de l'année 2022, près de 633.000 mouvements de camions ont été évités dans et autour de Bruxelles. Le trafic par voie d'eau a aussi permis une diminution de plus de 98.000 tonnes de CO2 et une économie en coûts externes de près de 25 millions d'euros.

La diminution de 7 % du trafic propre est principalement le fait des catégories de marchandises suivantes : les matériaux de construction (-13,2 %) et les produits pétroliers (-14,8 %). Le transport de conteneurs connaît, quant à lui, une nouvelle année record, avec une hausse en tonnes de plus de 30 % par rapport à 2021, qui était déjà une année record pour cette catégorie. En 2022, près de 57.000 équivalents vingt pieds ont ainsi été chargés et déchargés à Bruxelles. Ces excellents résultats confortent le Port de Bruxelles dans sa décision d'extension de son terminal à conteneurs, pour laquelle les travaux de renforcement du mur de quai sont d'ailleurs en cours.

La guerre en Ukraine et les sanctions vis-à-vis de la Russie expliquent en partie la baisse du trafic par voie d'eau, en particulier pour les produits pétroliers. En outre, les basses eaux du Rhin, l'offre croissante de cargaisons de charbon et l'utilisation de barges pour le transport de céréales en provenance d'Ukraine réduisent la capacité de la flotte de navigation intérieure dans le nord-ouest de l'Europe, ce qui entraîne une hausse des coûts de fret et une raréfaction des moyens de transport pour les marchandises sèches.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Si les acteurs de la Communauté portuaire bruxelloise sont consultés, pourquoi ne sont-ils pas écoutés ? De nombreux témoignages rendent compte de l'extrême difficulté d'accéder à toute la zone autour de Bruxelles et de la nette augmentation des temps de trajet pour y entrer ou en sortir.

¹²⁴⁵ *Door het vrachtovervoer over het water zouden in 2022 naar schatting 633.000 bewegingen van vrachtwagens vermeden zijn in en rond Brussel. Dat betekent ruim 98.000 ton CO2 minder uitgestoten en een besparing op de externe kosten van bijna 25 miljoen euro.*

De afname van het bestemmingsverkeer voor de haven ligt vooral aan de daling van het vervoer van bouwmaterialen en olieproducten. Dat verminderde sterk door de oorlog in Oekraïne en de sancties tegen Rusland, maar ook door de lage waterstanden van de Rijn, die het vervoer over het water indirect duurder maakten. Het containervervoer steeg echter met 30% tegen 2021 en bereikte een nieuwe recordhoogte. Dat sterkt de Haven van Brussel in haar beslissing om de containerterminal uit te breiden.

¹²⁴⁷ **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *U zegt dat de ondernemingen van de Brusselse Havengemeenschap geraadpleegd zijn, maar blijkbaar werd er niet naar hen geluisterd, want zij klagen over de slechte bereikbaarheid van het havengebied.*

U noemt een aantal groene oplossingen, zoals Cairgo Bike, maar voor sommige producten volstaan die niet. Vrachtwagens zullen

nodig blijven. U moet pragmatische oplossingen vinden om de economische activiteit en de werkgelegenheid te vrijwaren.

Vous expliquez que les entreprises adhèrent au Green Deal pour une logistique basses émissions, dans la logique de la stratégie Shifting Economy. Il faut toutefois admettre que certaines marchandises ne peuvent pas être transportées par vélo-cargo, comme le béton qui doit être livré dans les zones en rénovation et construction en Région bruxelloise. Confronté au principe de réalité, le pragmatisme doit l'emporter. Votre volonté est de réduire l'accès à la zone portuaire, mais vous ne parlez pas de soutenir l'activité économique et l'emploi. Or, des solutions raisonnables doivent être trouvées en la matière, un juste milieu. Un report modal est effectué sur les voies du canal de Bruxelles, mais il faut bien charger la marchandise sur les péniches !

J'espère que les acteurs de la Communauté portuaire bruxelloise pourront être écoutés et qu'une solution sera trouvée avec eux.

1249 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De havengemeenschap heeft heel wat suggesties gedaan en wij hebben daar rekening mee gehouden. Zo hebben we een vergunning aangevraagd voor een omkeerbare rijstrook, maar daarvoor is een studie nodig.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La Communauté portuaire bruxelloise nous a transmis toute une série de demandes d'adaptation du projet, que nous avons prises très au sérieux. Les permis modificatifs ont été déposés pour inclure un maximum de demandes. La dernière d'entre elles concernait un système de bandes dynamiques incluant une voie réversible, élément qui nécessitera la réalisation d'une étude.

We zijn ons ervan bewust dat de huidige werken voor problemen zorgen, maar op termijn moeten ze leiden tot een betere verkeersdoorstroming voor alle vervoerswijzen.

Nous avons tenu à répondre rapidement à toutes les questions qui nous ont été posées par la Communauté portuaire bruxelloise, car il s'agit d'un secteur important à desservir. Nous sommes conscients des difficultés posées par les chantiers en cours, mais le but est bien d'assurer une fluidification du trafic pour tous les modes de transport.

1249 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *Wanneer zal die studie klaar zijn?*

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Quand aboutiront les études en la matière ?

1249 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Dat kan ik u niet uit het hoofd zeggen.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je ne dispose pas du calendrier ici, mais, comme pour l'avenue Charles-Quint, nous nous y attelons afin de disposer d'une base de travail de qualité.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

1257 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS**

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

1257 **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,

1257 **betreffende de herinrichting van de Ninoofsesteenweg.**

concernant les travaux de réaménagement de la chaussée de Ninove.

1259 **Mevrouw Françoise Schepmans (MR)** (in het Frans).- *Brussel Mobiliteit wil de Ninoofsesteenweg volledig herinrichten. Dat is werkelijk nodig. Toch zijn de buurtbewoners en de winkeliers erg ongerust over de aangekondigde werken, onder meer wat de toegankelijkheid van winkels en dergelijke betreft. Het is van*

Mme Françoise Schepmans (MR).- Bruxelles Mobilité prévoit le réaménagement complet de la chaussée de Ninove, qui en a bien besoin. Le projet inclut l'élargissement des trottoirs, la création de traversées piétonnes sécurisées et l'aménagement de pistes cyclables séparées du trafic motorisé. Des zones

essentieel belang dat de betrokkenen gedetailleerde informatie krijgen over de aard, de omvang en de planning van de werken.

Welke maatregelen zijn er gepland om de verkeershinder tijdens de werken tot een minimum te beperken en de bereikbaarheid van woningen en handelszaken te garanderen?

Welke inspanningen worden er geleverd om te zorgen voor transparante en doeltreffende communicatie met de omwonenden en handelaars gedurende het hele proces?

Welke maatregelen worden er genomen om de economische gevolgen voor de plaatselijke handelaars te verlichten?

Werd er een noodplan opgesteld voor het geval dat er zich vertragingen of problemen voordoen, wat erg vaak voorkomt bij zulke werken?

Met welke maatregelen zal de parkeerhinder worden beperkt?

végétalisées, la plantation de 132 arbres et des dispositifs de gestion des eaux pluviales sont également au programme.

Ces travaux suscitent une vive inquiétude parmi les riverains et les commerçants du quartier. Les acteurs locaux expriment des préoccupations légitimes quant à l'impact potentiel du chantier sur leur quotidien, y compris dans les rues perpendiculaires à la chaussée de Ninove, que ce soit en matière de perturbations de la circulation, d'accessibilité aux commerces ou d'autres aspects liés à la vie locale.

À votre initiative, une réunion s'est tenue le 11 janvier avec les habitants. Afin de répondre de manière appropriée à ces inquiétudes légitimes, il est essentiel de fournir des informations détaillées sur la nature, l'étendue et le calendrier des travaux.

Mes questions concernent le chantier et, de manière plus générale, le futur de cette chaussée.

Pourriez-vous m'expliquer de manière approfondie les mesures prévues pour minimiser les perturbations de la circulation pendant la durée des travaux, en mettant particulièrement l'accent sur la gestion du trafic local et la garantie de l'accessibilité aux résidences et commerces du quartier ?

Quels sont les efforts entrepris pour assurer une communication transparente et efficace avec les riverains et les commerçants tout au long du processus des travaux, afin de les tenir informés des développements du chantier, des éventuels changements et des solutions apportées à leurs préoccupations ?

Pourriez-vous spécifier les dispositions prises pour atténuer l'impact économique sur les commerçants locaux pendant la période des travaux, notamment au niveau des compensations financières, du soutien logistique ou d'autres mesures visant à préserver leur activité ?

Existe-t-il un plan d'urgence en cas de retard ou de complications imprévues dans la réalisation des travaux, éléments très fréquents de ce type de chantiers ?

Sachant que ces chantiers entraînent généralement des perturbations dans l'accessibilité des espaces de stationnement, quelles mesures sont mises en place pour atténuer les problèmes et faciliter l'accès au stationnement ?

Par ailleurs, de nombreuses questions me reviennent et portent sur une zone plus large que la seule chaussée de Ninove.

Il a été question d'un chantier à Dilbeek, qui pourrait compliquer encore davantage le trafic. Qu'en est-il d'une future ligne de tram ? Est-ce un projet à long terme ?

Combien de places de stationnement vont-elles disparaître ? On sait à quel point il est important, pour certains usagers, de disposer d'une voiture. La Région a-t-elle avancé sur le projet de parking de dissuasion sur la chaussée de Ninove, couplé à une

¹²⁶¹ *Er zouden ook wegenwerken zijn gepland in Dilbeek, wat de verkeerssituatie op de Ninoofsesteenweg nog ingewikkelder maakt.*

Komt er een tramlijn op de Ninoofsesteenweg en zo ja, wanneer?

Hoeveel parkeerplekken worden er geschrapt? Hoe staat het met de plannen voor een overstapparking aan de Ninoofsesteenweg met een goede verbinding met het Weststation?

¹²⁶³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De herinrichting van de Ninoofsesteenweg zal de veiligheid, de mobiliteit en de levenskwaliteit op die belangrijke verkeersader sterk verbeteren. Er moet vooral meer groen komen.*

Aangezien het openbaar onderzoek nog maar net begonnen is, kan ik een aantal van uw vragen nog niet beantwoorden. Brussel Mobiliteit kan de organisatiestudie voor de werken pas opstarten wanneer het een stedenbouwkundige vergunning heeft gekregen van urban.brussels.

De organisatie van de werken zal worden besproken op de vergaderingen van de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen. Daarin zijn de betrokken gemeenten, de politie, de brandweer, de MIVB en dergelijke vertegenwoordigd. Zij moeten nagaan of de voorgestelde organisatie van de werken de hinder voor omwonenden, handelaars en gebruikers tot een minimum beperkt, in overeenstemming met de ordonnantie betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg en de milieuvoorschriften.

De strikte voorwaarden voor het toekennen van een schadevergoeding aan handelaars gelden alleen als de wegenwerken plaatsvinden in de straat waar de winkel in kwestie gelegen is en als die winkel daardoor tijdelijk moet sluiten omdat hij niet bereikbaar is. De schadevergoeding valt ook onder bovengenoemde ordonnantie.

Uiteraard houdt de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen rekening met andere werken, zoals die in Dilbeek. De plannen voor tramlijnen en overstapparkings zijn openbaar. U kunt ze dus raadplegen.

¹²⁶⁵ **Mevrouw Françoise Schepmans (MR)** (in het Frans).- *Ik wilde weten of het gewest overwoog om een overstapparking aan te leggen bij de Ninoofsesteenweg. Daardoor zou de verkeersdruk aanzienlijk kunnen afnemen.*

connexion efficace en transports en commun vers la station de métro Gare de l'Ouest ?

Ce dossier concerne une voie d'accès importante vers la Région bruxelloise, mais touche aussi de très nombreux riverains.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le réaménagement de façade à façade de la chaussée de Ninove, entre la limite régionale et le boulevard Mettewie, améliorera énormément la sécurité, la mobilité et la qualité de vie le long de cet axe routier important. Aujourd'hui, l'espace public y est en mauvais état et peu qualitatif. De plus, l'artère n'est pas végétalisée. Ce réaménagement me réjouit, et je suis impatiente que le chantier commence parce que, tout comme vous, je pense que l'ouest de Bruxelles mérite aussi de belles avenues vertes et rénovées.

Comme l'enquête publique ne fait que commencer, il est trop tôt pour répondre à certaines de vos questions. L'octroi du permis d'urbanisme par urban.brussels à Bruxelles Mobilité est un prérequis pour lancer l'étude organisationnelle du chantier qui concernera la gestion de la circulation, la communication, les questions de stationnement et l'impact du chantier sur les commerçants.

Avant cela, l'enquête publique doit encore révéler les adaptations à apporter au projet. L'organisation de ce dernier sera débattue lors des réunions de la commission de coordination des chantiers qui fera des recommandations pour la délivrance des autorisations nécessaires à la réalisation des travaux. Y participeront les différents représentants des communes, de la police, du Siamu, des concessionnaires, de Bruxelles Mobilité, des sociétés STIB et De Lijn, etc. Leur tâche sera de vérifier que la proposition d'organisation du chantier minimise les gênes occasionnées aux riverains, tant les particuliers que les commerçants, ainsi qu'aux usagers, et ce, dans le respect de l'ordonnance « Chantiers » et des règlements environnementaux.

Par ailleurs, rappelons que les critères stricts d'octroi d'indemnité pour les commerçants ne concernent que les chantiers situés devant les commerces et impliquant des fermetures temporaires pour défaut d'accès. L'octroi de l'indemnisation est cadré par l'ordonnance « Chantiers ».

Dans le cadre d'une question orale récente, j'ai répondu à divers éléments concernant les choix effectués dans le cadre de ce projet.

Les autres chantiers, comme celui de Dilbeek, sont évidemment pris en compte par commission de coordination des chantiers. Les plans concernant les lignes de tram et les park and ride sont publics, vous pouvez les consulter.

Mme Françoise Schepmans (MR).- J'aurais voulu savoir si la Région envisageait d'aménager un parking de dissuasion à la hauteur de cet accès essentiel à Bruxelles. La présence

Gezien de grote ongerustheid onder de buurtbewoners zal ik dit dossier nauwgezet volgen.

¹²⁶⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Op de overstapparking Coovi, die een eindje verderop ligt, is er nog voldoende parkeerplaats.*

Vlaanderen en Brussel hebben een overeenkomst gesloten over de locatie van overstapparkings en daar wijken we niet van af.

We blijven evenwel overleggen met het Vlaams Gewest, want de keuzes die beide gewesten maken inzake mobiliteit, hebben gevolgen voor elkaar.

- Het incident is gesloten.

(Mevrouw Isabelle Pauthier, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

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

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

¹²⁷³ **betreffende Good Move en de economische activiteit.**

¹²⁷⁵ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Iedereen erkent ondertussen dat de invoering van de verkeersluwe mazen een regelrechte mislukking is, vooral op het vlak van informatie en participatie. We wachten nog altijd op het handvest voor burgerparticipatie, dat een voorwaarde zou moeten zijn voor de uitvoering van Good Move.*

U bent er niet in geslaagd het publiek voldoende te overtuigen, net zomin als de sociale partners. Zo oordeelt de topman van BECI dat u geen 15 minutenstad creëert, maar eerder een gevangenis. Zelfs met 5 miljard euro per jaar zou de mobiliteit in Brussel volgens hem niet verbeteren, omdat de uitvoering van Good Move niet vlot verloopt, waardoor er niet snel en efficiënt op problemen kan worden gereageerd en het jaren duurt om een tunnel of viaduct te renoveren of een metrolijn aan te leggen.

De BECI-topman verwijt de regering een gebrek aan overleg, ondanks de uitgestoken hand van de sociale partners sinds 2019.

de transports publics efficaces permettrait en effet d'alléger sensiblement la circulation sur la chaussée de Ninove.

Nous suivrons attentivement l'évolution de ce chantier, au vu de la grande inquiétude des riverains quant à son organisation et ses répercussions sur leur qualité de vie. Je reviendrai donc certainement vers vous à ce sujet une fois que le permis d'urbanisme aura été délivré, ce qui permettra également aux riverains de s'exprimer sur la question.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le parking Ceria, situé un peu plus loin, offre encore de la place.

La Flandre et Bruxelles ont d'ailleurs signé un accord au sujet des emplacements des park and ride. Ce plan est à la disposition du public et nous n'y changeons rien.

Nous discutons du projet avec la Région flamande, également concernée. Ses choix dans ce cadre ont aussi un impact à Bruxelles. À la demande de Molenbeek-Saint-Jean et de la Région bruxelloise, nous sommes prêts à réserver aux bus une des deux bandes de circulation prévues. Si la Flandre ne fait pas de même, cela créera des problèmes. La poursuite des contacts entre les deux Régions est donc cruciale.

- L'incident est clos.

(Mme Isabelle Pauthier, doyenne d'âge, 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 plan Good Move et l'activité économique.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Tout le monde reconnaît aujourd'hui que le déploiement des mailles a été un échec cuisant, notamment en matière d'information et de coconstruction. Nous attendons toujours l'arrivée de la fameuse charte de participation citoyenne, qui devait constituer un préalable à la mise en œuvre du plan régional de mobilité (PRM).

Après avoir manqué de convaincre suffisamment la population, il semble que vous ne soyez pas non plus arrivée à convaincre les partenaires sociaux. En témoignent les récentes déclarations de l'administrateur délégué de BECI. Celui-ci dénonçait il y a peu une politique qui ne mettrait pas en place la ville à quinze minutes, mais qui préparerait plutôt une prison. Quand on sait l'attachement de ce dernier au fond du plan Good Move, il y a de quoi s'étonner de la gravité de ses propos.

L'administrateur délégué de BECI estime en outre que, même avec cinq milliards d'euros par an, la mobilité bruxelloise

Hij vreest dat Good Move de doodsteek zal betekenen voor de economische activiteit in Brussel.

ne s'améliorerait pas, car c'est justement la mise en œuvre du PRM qui coïncide et qui engendre embouteillages, tensions, expropriations, déni de droit et insécurité. Une mise en œuvre bancal et une mauvaise planification temporelle empêchent, selon lui, d'apporter des réponses rapides et efficaces aux problèmes rencontrés, ce qui explique qu'il faut des années pour rénover un tunnel, un viaduc ou construire un métro. Face à cette lenteur et cette mise en œuvre chaotique, le patron des patrons bruxellois se pose la même question que nous : qui peut comprendre ?

Le plus grave, dans le témoignage du capitaine de BECI, est qu'il pointe l'absence de concertation, malgré la main tendue des partenaires sociaux depuis 2019. Cette concertation, explique-t-il, a été quelque peu utilisée pour excuser « les vices d'un programme qui ne vise rien de moins que la mise à mort de l'activité économique à Bruxelles ». Les mots sont durs, Madame la Ministre.

Peut-être cette concertation est-elle tout juste à la hauteur de l'enjeu, qui est de préserver l'activité de certains secteurs et l'attractivité de la Région, actuellement menacées. Le Syndicat des indépendants le confirme d'ailleurs, qui demande le retrait du PRM, évoquant des conséquences désastreuses sur les commerces.

Au regard de cette lourde charge lancée par deux acteurs majeurs du monde économique bruxellois, j'aimerais vous poser les questions suivantes.

Comment expliquez-vous cette charge du patron des patrons bruxellois, qui déplore de ne jamais avoir été associé à la mise en œuvre du PRM ? Comment y avez-vous associé les partenaires sociaux, par quelles actions stratégiques et sous quelle forme, qu'il s'agisse des contrats locaux de mobilité, du réaménagement de certains axes, des coronapistes ou de la coordination des chantiers impactants ?

L'an dernier, 3.199 entreprises bruxelloises ont déménagé dans l'une des deux autres Régions, ce qui représente un exode net de 1.000 entreprises. L'étude d'incidences de Good Move révélait pourtant l'impact négatif probable que le plan pourrait avoir sur la vie économique de la Région. Comment assurez-vous le suivi des conséquences, sur l'activité économique, des décisions et des actions prises en matière de mobilité ?

En cas de réaménagement d'une artère régionale, surveillez-vous systématiquement les conséquences, sur l'activité économique de la zone concernée, de la réduction de la capacité automobile ou de la suppression du stationnement ?

Pouvez-vous, par exemple, nous expliquer comment vous objectiviez actuellement la situation économique des commerçants sur l'avenue Louise à la suite de la mise à une bande des tunnels Vleurgat et Bailli pendant cinq ans ?

¹²⁷⁷ *Ook het Syndicaat der Zelfstandigen vindt dat Good Move rampzalige gevolgen heeft voor de bedrijven en roept op om het plan in te trekken.*

Klopt het dat de directeur van BECI niet bij de uitvoering van Good Move werd betrokken? Hoe hebt u de sociale partners bij uw plannen betrokken?

De effectenstudie van Good Move toonde aan dat het plan waarschijnlijk een negatieve impact zou hebben op het economische leven. Hoe controleert u de impact van mobiliteitsbeslissingen en -acties op de economische activiteit?

Als er een gewestelijke verkeersader wordt heraangelegd, controleert u dan systematisch welke impact de vermindering van de autocapaciteit of het schrappen van parkeerplaatsen heeft op de economische activiteit in de zone? Wat is bijvoorbeeld de economische situatie van de handelaars op de Louizalaan sinds de Vleurgat- en de Baljuwtunnel vijf jaar geleden tot één rijstrook werden teruggebracht?

Volgens actie F4 van Good Move moest BECI betrokken worden bij de oprichting van het gewestelijk kenniscentrum voor mobiliteitsinnovaties. Hoever staat dat project?

Aan welke participatietrajecten rond mobiliteit werkt perspective.brussels mee en op welke manier doet het dat?

1279 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Good Move is het resultaat van een uitgebreid coconstructieproces, onder meer met de bedrijven. Tijdens de verkennende fase werden bilaterale vergaderingen gehouden met een aantal economische spelers, waaronder de middenstand, BECI en Agoria. Op het forum was meer dan 20% van de deelnemers afkomstig uit bedrijven, bedrijfsfederaties en vakbonden. Ook tijdens het openbaar onderzoek werd rekening gehouden met de opmerkingen van de economische spelers.*

De effectenstudie omvatte een gedetailleerd sociaal-economisch hoofdstuk dat door het adviesbureau werd opgesteld in overleg met spelers als BECI. In tegenstelling tot wat u beweert, bleek uit die analyse dat Good Move gunstige sociaal-economische gevolgen zou hebben. De optie "business as usual", waarbij er niets verandert, en zelfs het geëvalueerde alternatief zouden slechtere resultaten opleveren dan Good Move.

Noch de effectenstudie, noch recente studies van het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse wijzen op een rechtstreeks verband tussen de bedrijfsverplaatsingen en Good Move. Een hoofdstedelijk gewest als het onze is een broedplaats voor nieuwe bedrijven en bedrijven verplaatsen zich voortdurend.

Volgens de jongste cijfers van Statbel zijn er nog nooit zoveel bedrijven geweest in Brussel. Tussen 2019 en 2022 is het totale aantal bedrijven met 6,7% toegenomen. Sinds 2019 zijn er 12.000 starters per jaar, ondanks de pandemie en de energiecrisis. Brussel is bovendien het enige gewest in het land waar het aantal faillissementen is gedaald.

Selon l'action F4 du PRM, BECI devait être associée à la création du centre de connaissances régional sur les innovations en matière de mobilité. Comment avez-vous travaillé à ce sujet ?

Enfin, en matière de participation citoyenne, quels sont les volets axés sur la mobilité sur lesquels travaille perspective.brussels, et de quelle manière ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Good Move, le plan régional de mobilité, a fait l'objet d'un large processus de coconstruction, en impliquant notamment les entreprises. Dans la phase exploratoire, des réunions bilatérales ont été organisées avec de nombreux acteurs économiques tels que l'Union des classes moyennes, BECI, Agoria, etc. Les acteurs économiques ont été fortement impliqués dans la phase d'élaboration. Ainsi, lors du forum d'élaboration du plan régional de mobilité, plus de 20 % des participants étaient issus des entreprises, des fédérations d'entreprises et des syndicats. Les avis des acteurs économiques ont été dûment pris en considération lors de l'enquête publique.

L'étude d'incidences a été réalisée dans le cadre de l'élaboration du plan régional de mobilité, avec un volet socioéconomique détaillé et réalisé par le bureau d'études, en concertation avec des acteurs tels que BECI. L'analyse des impacts socioéconomiques réalisée dans le cadre du rapport sur les incidences environnementales (RIE) indique, contrairement à ce que vous dites, que seul le projet de plan régional de mobilité et sa mise en œuvre auraient des impacts favorables d'un point de vue socioéconomique (voir p. 67 et p.68 du RIE). Par contre, l'option « Business as Usual », c'est-à-dire celle de ne rien changer à la situation, ou même l'alternative évaluée, promettaient de moins bons résultats que le projet de plan régional de mobilité.

En fait, l'étude d'incidences, ainsi que les récentes études de l'Institut bruxellois de statistique et d'analyse, ne nous indiquent pas de lien direct avec la mise en œuvre du plan régional de mobilité, pas plus que de délocalisations plus importantes ces dernières années. Ma collègue Barbara Trachte a répondu dans ce sens à une question orale de Mme Laan sur le sujet l'année dernière. Une région-capitale comme la nôtre constitue un vivier de création d'entreprises où il y a toujours eu un mouvement constant de relocalisation. Ces entreprises peuvent, à un moment de leur existence, grandir et avoir éventuellement besoin d'espaces plus adaptés à leur croissance.

Selon les derniers chiffres de Statbel, il n'y a cependant jamais eu autant d'entreprises à Bruxelles. En résumé, entre 2019 et 2022, l'on constate une augmentation de 6,7 % du nombre global d'entreprises, malgré les crises. Un autre indicateur est celui de la création d'entreprises. Depuis 2019, il y a eu 12.000 créations par an, malgré l'épidémie de Covid-19 et la crise de l'énergie. Entre 2009 et 2018, environ 10.500 entreprises ont été créées chaque année.

¹²⁸¹ Momenteel zitten we in de uitvoeringsfase van Good Move. De economische sector blijft betrokken bij de vijftig acties van het plan. BECI is lid van verschillende adviesorganen, waaronder Brupartners en de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, waar grote projecten met een mogelijke impact worden besproken.

Daarnaast worden er trajecten op maat ingevoerd op basis van de behoeften. Zo wordt in het kader van de lokale mobiliteitscontracten overleg met de lokale sociaal-economische spelers gepleegd. Tijdens de studie worden de belangrijkste spelers geïdentificeerd om hen bij het participatieproces te betrekken. Die dynamiek was al aanwezig bij vorige mobiliteitscontracten en wordt nu versterkt.

De lokale mobiliteitscontracten worden voorts besproken binnen de Gewestelijke Mobiliteitscommissie. Zo heeft de afdeling Goederen een workshop georganiseerd over de impact van de lokale mobiliteitscontracten op de logistieke sector. Voor de Vijfhoek zal een economische beoordeling worden uitgevoerd op basis van de beschikbare gegevens, maar Winterpret is nog nooit zo succesvol geweest als dit jaar.

Ook bij herinrichtingsprojecten wordt er overlegd met de economische spelers. Dat was onder meer het geval voor de Keizer Karellaan en de Picardstraat.

Het is niet eenvoudig om de economische impact van wegenbouwprojecten te evalueren, aangezien meerdere factoren een rol spelen. Toch wordt de impact op verkeersstromen systematisch bestudeerd bij grote projecten als de herinrichting van gewestwegen. Op die manier wordt de toegang voor leveringen en klanten gegarandeerd.

Même si chaque faillite est une faillite de trop, car elle signifie un drame pour les personnes concernées, Bruxelles est la seule Région du pays où le nombre de faillites a baissé.

De son côté, la secrétaire d'État Barbara Trachte travaille toujours au renforcement de cette dynamique, entre autres, avec la réforme de l'accès à la profession.

Aujourd'hui, nous sommes dans la phase de mise en œuvre du plan Good Move et le secteur économique reste impliqué dans les 50 actions qu'elle recouvre. BECI fait notamment partie de plusieurs instances consultatives de la Région, dont Brupartners et la Commission régionale de la mobilité (CRM), les grands projets potentiellement impactants étant discutés au sein de cette dernière. La coordination des chantiers, dont l'un des quatre chantiers partagés inscrits dans la stratégie Go4Brussels, est régulièrement discutée au sein de Brupartners.

En parallèle, des parcours sur mesure sont mis en place, en fonction des besoins et de l'impact des projets spécifiques :

- dans le cadre des contrats locaux de mobilité (CLM), des concertations avec l'échelon socioéconomique local ont déjà eu lieu. Une identification des acteurs socioéconomiques clés est notamment faite lors de l'étude, afin de les intégrer au processus participatif. Cette dynamique était présente lors de CLM précédents (par exemple, les abattoirs d'Anderlecht étaient impliqués dans le CLM Cureghem) et tend à être renforcée ;

- des présentations des CLM au sein de la CRM où différents partenaires sociaux et économiques sont représentés ;

- un atelier mené avec les membres de la section marchandises de la CRM sur l'impact des CLM sur le secteur logistique.

Il est à noter que pour le CLM Pentagone, par exemple, une évaluation économique sera menée sur la base des données disponibles, mais les Plaisirs d'hiver n'ont jamais remporté autant de succès sur le plan du nombre de visiteurs et de réservations de chambres d'hôtel que cette année !

Les exemples sont également nombreux en matière de projets de réaménagement :

- pour l'avenue Charles-Quint, plusieurs bilatérales ont été organisées avec Redevco, propriétaire du site où se trouve le magasin Carrefour afin que la gestion des accès au site par l'avenue soit conforme à leurs projets de redéveloppement ;

- dans le cadre du réaménagement de la rue Picard, des rencontres ont été organisées avec différents acteurs économiques, qu'ils soient « majeurs » (Nextensa pour le site Tour & Taxis) ou plus locaux (par exemple, Auto M&M).

Le suivi des potentielles conséquences économiques des projets de voirie est complexe sur le plan méthodologique, étant donné son caractère multifactoriel. Néanmoins, les incidences sur les flux de mobilité sont systématiquement étudiées dans le cadre

¹²⁸³ *De voorbije maanden heeft Brussel Mobiliteit tot slot zijn samenwerking met hub.brussels versterkt. Het gebruikt de gegevens van het platform analytics.brussels om een beter inzicht te krijgen in de verplaatsingsgewoonten van de bezoekers van de verschillende winkelcentra in Brussel. Uit die cijfers blijkt dat bijna de helft van de klanten (48%) te voet of met de fiets komt. Daarna komt het openbaar vervoer (43%) en pas daarna de auto (17%).*

¹²⁸⁷ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *U vermeldt enkel de cijfers die u goed uitkomen, maar zwijgt over de duizend bedrijven die het gewest verlaten. Dat cijfer zou u moeten alarmeren.*

Het aantal auto's in Brussel daalt, terwijl de files toenemen! Die observatie zou u aan het denken moeten zetten.

Hoe kunt u bovendien niet bezorgd zijn als u hoort dat bepaalde vakmensen niet meer naar Brussel willen komen? Niet alleen zien de Brusselaars hun koopkracht slinken, ze stuiten ook op een hele reeks obstakels die het moeilijker en veel duurder maken om hun huizen te renoveren. Dat is een enorm probleem.

de projets impactants, tels que les réaménagements d'axes régionaux.

Ainsi, l'accès aux zones économiques stratégiques est garanti, que ce soit pour le transport des marchandises ou pour l'accès de la clientèle.

Ces derniers mois, Bruxelles Mobilité a également renforcé sa collaboration avec hub.brussels, en profitant notamment de toute une série de données issues de la plateforme analytics.brussels, qui sont utilisées dans le cadre de différents projets régionaux (grands projets, microprojets, contrats locaux de mobilité...). L'objectif est de mieux saisir les habitudes de déplacement des usagers des différents pôles commerciaux bruxellois.

Ces chiffres nous montrent que sur l'ensemble des quartiers commerciaux sondés, la marche ou le vélo représentent près de la moitié des moyens de déplacement déclarés par les personnes ayant répondu à l'enquête (48 %). Vient ensuite l'utilisation des transports publics (43 %) et, seulement après, de la voiture (17 %). En réalité, il n'y a presque pas de quartiers commerciaux à Bruxelles dans lesquels plus de 25 % des clients se rendent en voiture.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Madame la Ministre, vous avez l'art de n'utiliser que les chiffres qui vous conviennent et de taire ceux qui ne vous conviennent pas ! Je tiens à rappeler que 1.000 entreprises ont quitté la Région. Ce chiffre devrait vous alerter !

Il est compliqué de comparer les différentes études réalisées, par exemple dans les noyaux commerciaux, car elles l'ont été selon des paramètres différents. Une fois encore, c'est la méthode qui est interpellante et problématique. On constate une baisse du nombre de voitures à Bruxelles alors que la congestion du trafic est à la hausse ! Ces constats devraient susciter chez vous des interrogations.

Comment ne pas être interpellée quand on entend que certains corps de métier ne veulent plus venir à Bruxelles ? Par exemple, un ardoisier de la province du Brabant wallon refuse tout bonnement de travailler à Bruxelles, un ramoneur de la même province compte, quant à lui, un forfait de 40 euros en plus de ses frais de déplacement lorsqu'il doit se rendre à Bruxelles, un couvreur d'Auderghem n'exerce plus ses activités à Jette à cause des problèmes de mobilité.

En fin de compte, comme certains corps de métier ne se trouvent plus à Bruxelles et que les autres ne veulent plus y venir travailler, votre politique met dans l'embarras les Bruxellois qui souhaitent mieux isoler leur maison !

Non seulement les Bruxellois voient leur pouvoir d'achat se réduire, mais ils se heurtent à toute une série d'entraves qui compliquent et rendent beaucoup plus onéreux les chantiers de rénovation de leur logement.

1291 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Uit de effectenstudie blijkt dat de impact op de bedrijven negatief zal zijn als we niets doen. We moeten actie ondernemen om de files te verminderen. We moeten het aanbod van alternatieve vervoersmiddelen en de levenskwaliteit in Brussel verbeteren.*

1291 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *In het effectenrapport werd ook gewaarschuwd voor de impact van Good Move op de economische activiteit.*

- *Het incident is gesloten.*

1297 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

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

1297 **betreffende de begroting en de evaluatie van de lokale mobiliteitscontracten.**

1299 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *In de nota bij de begroting 2024 was sprake van een kaderovereenkomst voor studies in verband met de lokale mobiliteitscontracten, meer bepaald voor Flagey-Vijvers, Sint-Gillisvoorplein, Historisch Molenbeek, Vogelenzang, Roodebeek, Neerstalle en Colignon-Josaphat.*

Welke bedragen zijn voor die mobiliteitscontracten reeds vereffend en welke worden er vastgelegd voor 2024? Bevestigt u dat voorlopig slechts anderhalf contract afgewerkt is?

Voor nieuwe lokale mobiliteitscontracten was er in maart 2023 één kandidatuur: van Sint-Agatha-Berchem. Er zouden echter nog gemeenten volgen. Welke zijn dat? Zult u zo de doelstellingen van Good Move tegen 2030 halen?

In de nota is ook sprake van een gestandaardiseerde evaluatiemethode. Wat houdt die in en hoe hebt u die uitgewerkt?

Vous devez vous rendre compte à quel point c'est un véritable problème aujourd'hui !

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'étude d'incidences indique que si nous ne faisons rien, l'impact sur le secteur socioéconomique sera négatif. Le statu quo n'est donc pas une option. Il faut agir pour réduire les embouteillages et la congestion automobile. Il nous faut améliorer l'offre des modes de transport alternatifs, ainsi que la qualité de vie à Bruxelles.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Dans le rapport sur les incidences du plan Good Move figurait déjà une mise en garde par rapport à l'impact du plan sur l'activité économique bruxelloise. Cela, vous devez aussi le reconnaître.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant le budget et l'évaluation des contrats locaux de mobilité.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- La note d'orientation du budget 2024 mentionnait la réalisation d'études de circulation et d'élaboration des contrats locaux de mobilité (CLM) par le biais d'un marché de contrat-cadre, avec la mise en œuvre du CLM Flagey-Étangs, la finalisation de l'étude pour le Parvis de Saint-Gilles et la préparation de sa mise en œuvre, la poursuite des études pour les CLM Molenbeek historique, Chant d'Oiseau, Roodebeek, Neerstalle et Colignon-Josaphat.

Pouvez-vous me communiquer les montants déjà liquidés pour chacune de ces mailles et ceux qui seront engagés en 2024 pour ces premières séries ? Confirmez-vous que seule une maille et demie est achevée, à savoir la maille Pentagone et celle qui touche à Colignon-Josaphat ? Je parle d'une maille et demie car une partie de cette maille n'a pas été finalisée.

Quant à la sélection de nouveaux CLM, une première candidature a été acceptée en mars 2023, celle de Berchem-Sainte-Agathe. Vous nous appreniez en commission que d'autres communes allaient être annoncées prochainement. Quelles sont-elles ? Parviendrez-vous à maintenir les objectifs de Good Move pour 2030 ?

La lettre d'orientation mentionne la remise à plat de la démarche à la suite des premières mises en œuvre et la mise en place d'une méthodologie standardisée d'évaluation. En quoi consiste cette nouvelle méthodologie d'évaluation ? Comment l'avez-vous élaborée avec les communes ? Peut-on en disposer pour comprendre tous les tenants et aboutissants ?

¹³⁰¹ *In 2023 werd 750.000 euro vereffend voor de mobiliteitsstudies voor de derde reeks mobiliteitscontracten en nog eens 1 miljoen euro voor een aanbesteding voor technische hulp aan Brussel Mobiliteit voor de uitvoering van de contracten.*

Welke bedragen worden voor de derde serie contracten vastgelegd in 2024? Welke stappen hebt u gezet om de werken intern te laten uitvoeren?

De betrokken basisallocatie werd in 2023 versterkt, maar in 2024 is er een daling. Waarom?

¹³⁰³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De lokale mobiliteitscontracten moeten het gemakkelijker maken om rustige wijken te creëren. In de Vijfhoek gebeurde dat in augustus 2022. In augustus 2023 bleek uit een evaluatie dat het doorgaand verkeer er met 27% was afgenomen, dat er 35% meer fietsers reden en dat de reistijden van bussen en trams gevoelig verbeterd waren.*

Tot eind 2023 was er 727.619,10 euro vereffend voor de studies in verband met de lokale mobiliteitscontracten Flagey-Vijvers, Sint-Gillisvoorplein, Historisch Molenbeek, Vogelenzang, Roodebeek, Neerstalle en Colignon-Josaphat. De precieze verdeling zal ik aan het commissiesecretariaat bezorgen.

De kandidatuur van Sint-Agatha-Berchem is al aanvaard, net als die voor Hoogte 100 en Haren. Ook komt er een mobiliteitsstudie voor de Kasteleinswijk in Elsene.

En 2023, 750.000 euros ont été liquidés pour les études de mobilité relatives aux quartiers de la troisième série, permettant de réaliser le diagnostic et le programme d'action, et un budget de 1 million d'euros a été liquidé pour un marché d'assistance à la maîtrise d'ouvrage de Bruxelles Mobilité, pour un appui technique et à la demande (modélisations, collecte de données et évaluation, élaboration de plans, etc.). Quels sont, pour cette troisième série, les montants engagés en 2024 ? Comment avez-vous travaillé à l'internalisation de ladite maîtrise d'ouvrage, en accord avec les recommandations de l'examen des dépenses mobilité ?

Le budget de l'allocation de base concernée a été renforcé en 2023, notamment dans le cadre des études relatives aux CLM et à l'accompagnement de leur mise en œuvre par la Région. On constate en 2024 une diminution à cet égard. Pourquoi ? S'agit-il d'une conséquence de l'échec des premières mailles et du peu de participation au nouvel appel à projets ?

Je pose ces questions à la suite de la présentation du budget 2024. Nous n'avions pas alors reçu les réponses demandées.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'ai reçu une autre version de votre question et ne peux répondre qu'aux questions qui m'ont été transmises.

Bruxelles Mobilité continue d'encourager et d'accompagner les actions liées au plan Good Move pour améliorer la ville de demain. À ce titre, les contrats locaux de mobilité (CLM), qui ont pour but de faciliter la mise en place de quartiers apaisés, sont l'une des 50 actions du plan régional de mobilité et un outil primordial et prioritaire, qui permet la mise en place raisonnée des objectifs fixés par le plan, en collaboration directe avec les autorités communales et les citoyens.

Le quartier apaisé Pentagone a été mis en place en août 2022. Sur la base de la première année, une évaluation a été réalisée en août 2023. Celle-ci a montré que le trafic de transit avait diminué de 27 %, que le nombre de cyclistes avait augmenté de 35 % et que plusieurs lignes de bus et de tram avaient atteint des temps de parcours nettement plus rapides. Les bénéfices sur le plan de la mobilité sont donc très clairs.

Pour répondre à votre question concernant les budgets, jusqu'à fin 2023, les montants liquidés liés aux réalisations d'études de circulation et aux élaborations des contrats locaux de mobilité s'élevaient à 727.619,10 euros pour les contrats locaux de mobilité Flagey-Étangs, Parvis, Molenbeek historique, Chant d'oiseau, Roodebeek, Neerstalle et Colignon-Josaphat. La ventilation des montants sera transmise au secrétariat de commission. À cela se rajoutent les montants liquidés pour l'exécution de certains projets.

Concernant les candidatures, celle de Berchem-Sainte-Agathe avait déjà été acceptée. Le gouvernement a également approuvé les candidatures pour les contrats locaux de mobilité Altitude 100 et Haren. Dans le cadre de l'article budgétaire relatif aux contrats locaux de mobilité, la demande de la commune d'Ixelles a été

¹³⁰⁵ *Daar komt wellicht nog een vijfde kandidatuur bij en dus liggen we nog op schema om vijftig rustige wijken te verwezenlijken tegen 2030. Ook de geografische spreiding is uitstekend. Al elf gemeenten zijn betrokken bij minstens één lokaal mobiliteitscontract en ook andere gemeenten nemen spontaan maatregelen die passen in de geest van de rustige wijken.*

De standaardisering van de evaluatie van de lokale mobiliteitscontracten is nog steeds aan de gang. Ondertussen verbeteren we continu het hele proces. We werken nu aan een lijst van evaluatiecriteria, die op termijn ook gebruikt kunnen worden bij de uitwerking van de initiële mobiliteitsstudie. Uit die lijst kunnen de gemeenten dan de criteria selecteren die het meest relevant zijn in een specifieke situatie.

¹³⁰⁷ *In 2024 wordt een kaderaanbesteding uitgeschreven voor de voorstudies voor lokale mobiliteitscontracten, voor een geraamd bedrag van 750.000 euro.*

Het idee om de werken intern uit te voeren, is vertraagd door budgettaire beperkingen en door de noodzaak om mensen

acceptée pour une étude de mobilité du quartier Châtelain visant à accompagner les grands projets d'aménagement de la place du Châtelain et de la rue du Bailli.

Une cinquième candidature est en cours d'analyse et pourrait être proposée prochainement au gouvernement pour approbation. Comme les appels d'offres de 2023 ont à nouveau attiré cinq candidatures, nous sommes toujours sur la bonne voie pour atteindre l'objectif de 50 quartiers apaisés d'ici 2030. Au niveau de leur répartition sur le territoire bruxellois, nous avons une image suffisamment diversifiée, avec à la fois des processus CLM en cours sur des périmètres étendus et des études ou mises en œuvre de mesures de circulation plus localisées, et ce dans presque toutes les communes. Onze communes sont d'ores et déjà impliquées dans au moins un processus de CLM formel.

Par ailleurs, on voit également émerger dans d'autres communes des initiatives locales spontanées de mesures de circulation locales, s'inscrivant dans l'esprit des quartiers apaisés de Good Move, mais en dehors d'un trajet de CLM accompagné par Bruxelles Mobilité. C'est le cas de la rue Verte à Saint-Josse-ten-Noode, de l'avenue Broustin à Ganshoren/Jette ou du quartier Saint-Boniface à Ixelles. Nous ne pouvons que nous réjouir de cette évolution.

La principale évolution dans notre approche des quartiers apaisés est que nous voulons travailler encore plus étroitement et avec souplesse avec les communes et les citoyens, tant en ce qui concerne le diagnostic du quartier que le développement des plans grâce à l'élaboration de plusieurs scénarios, le calendrier de mise en œuvre et l'évaluation de l'action.

À propos de l'évaluation des CLM, tout le travail autour de sa standardisation est toujours en cours car il s'agit d'un outil vivant, qui doit pouvoir évoluer. Ce faisant, nous améliorons continuellement le processus. Nous élaborons actuellement une liste de critères d'évaluation pertinents. L'objectif est qu'à terme, cette liste serve de base aux communes et à Bruxelles Mobilité pour décider ensemble des critères les plus pertinents dès le début de l'étude de mobilité initiale, lesquels pourront être utilisés afin de disposer des données les plus complètes pour des comparaisons avant et après la mise en œuvre.

Le but est de proposer non pas un modèle figé, mais une série de critères d'évaluation les plus opportuns au regard des réalités spécifiques des communes (population, territoire, etc.). À titre d'exemple, ces critères peuvent être quantitatifs, tels que la surface au sol qui a été déminéralisée dans le cadre du projet ou le mètreage des aménagements cyclables créés, mais également qualitatifs, comme une enquête sur le ressenti des points noirs de mobilité soulevés par la population durant la phase de diagnostic.

Concernant le marché encadrant les études de mobilité permettant de réaliser le diagnostic et un programme d'action pour les contrats locaux de mobilité, ainsi que le marché d'assistance à la maîtrise d'ouvrage de Bruxelles Mobilité pour un appui technique et à la demande (modélisations, collecte de données et évaluation, élaboration de plans), un accord-cadre

met een bepaald profiel aan te werven. Het werk wordt wel voortgezet en de voortgang van de lokale mobiliteitscontracten komt niet in het gedrang.

De basisallocatie 17.001.08.07.1211 dient voor de financiering van tientallen projecten, waarvan de meeste losstaan van de lokale mobiliteitscontracten. Het totale budget daarvoor daalt licht in 2024, maar de bedragen die besteed worden aan de lokale mobiliteitscontracten blijven ongeveer gelijk.

¹³⁰⁷ **Mevrouw de voorzitter.-** Mevrouw d'Ursel, de minister heeft blijkbaar een andere vraag ontvangen dan u hebt voorgelezen. Hebt u antwoorden gekregen op al uw vragen?

¹³¹¹ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).-** Dat verbaast mij.

Een evaluatie is belangrijk om de gemeenten gerust te stellen. Zij moeten weten waaraan ze beginnen: wat zijn de procedures, de criteria enzovoort? Dat er voorlopig nog maar anderhalve wijk onder handen is genomen, is een bewijs dat de lokale mobiliteitscontracten niet aan de verwachtingen voldoen.

Wanneer is de evaluatie beschikbaar? Wanneer zal er een duidelijkere en eenvoudigere procedure zijn?

¹³¹³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).-** Minstens elf gemeenten zijn betrokken bij minstens één lokaal mobiliteitscontract. Het gaat dus wel over meer dan anderhalve wijk. Bovendien werden de middelen, de agenda enzovoort aangepast per project, om de gemeenten zoveel mogelijk flexibiliteit te bieden.

pour des études préalables à la réalisation des contrats locaux de mobilité sera attribué et engagé en 2024 pour un montant estimé de 750.000 euros, TVA comprise.

Le processus d'internalisation de la maîtrise d'ouvrage préconisé par l'examen des dépenses en matière de mobilité est ralenti par la combinaison des restrictions budgétaires, ainsi que par les engagements et l'acquisition de nouveaux profils spécialisés. Nous poursuivons cependant le processus. Concrètement, en 2024 encore, un budget est prévu dans le cadre de l'assistance à la maîtrise d'ouvrage, afin le développement et la concrétisation des contrats locaux de mobilité puissent se poursuivre.

Enfin, concernant l'allocation de base (AB) 17.001.08.07.1211 et la diminution de son solde en 2024, l'allocation budgétaire que vous citez sert à financer plusieurs dizaines de dossiers et projets. La grande majorité d'entre eux n'ont d'ailleurs rien à voir avec les contrats locaux de mobilité. Les dépenses prévues sur cette AB, en lien avec les contrats locaux de mobilité en 2024, sont semblables aux montants de 2023. La baisse de l'enveloppe globale est à attribuer à d'autres facteurs concomitants (baisse des dépenses dans les autres dossiers, efforts budgétaires, etc.).

Mme la présidente.- Mme d'Ursel, apparemment, la question que vous avez lue ne correspond pas tout à fait à celle que le cabinet a reçue. Avez-vous obtenu des réponses à toutes vos questions ?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- C'est étrange, car je n'ai ajouté qu'une seule question, pour souligner la gravité de la situation : « Confirmez-vous que seule une maille et demie est achevée ? » Pour le reste, le texte était exactement identique.

Je relève un élément positif dans votre réponse : vous parlez d'une plus grande souplesse, qui est toujours la bienvenue, et d'une action concertée avec les communes. Encore faut-il les rassurer, raison pour laquelle une évaluation est si importante. Les communes doivent savoir dans quoi elles s'engagent : quelle est la procédure, quels sont les critères à respecter, voire à négocier avec vous, pour les plans de circulation, de manière à ce que tous les usagers soient pris en considération ?

Mon groupe partage bien évidemment votre volonté d'améliorer le processus, mais seule une maille et demie a été réalisée jusqu'à présent. J'y vois la preuve que ce processus n'est pas à la hauteur des attentes des communes. Nous aimerions donc obtenir des éclaircissements. Dans quel délai cette évaluation sera-t-elle disponible ? Quand les communes bénéficieront-elles d'une procédure plus claire, et peut-être aussi simplifiée ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Comme je l'ai expliqué, plus de onze communes sont engagées activement dans un processus de CLM. Dire que seule une maille et demie a été mise en œuvre n'est donc pas conforme à ma réponse. Certes, j'ai cité les mailles qui sont plus avancées que les autres, mais le processus est en cours d'évaluation.

- *Het incident is gesloten.*

En outre, le processus ainsi que les moyens, les ressources humaines, le calendrier, etc., ont été modifiés en fonction de chaque commune afin de leur donner plus de flexibilité.

- *L'incident est clos.*

¹³¹⁷ **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

¹³¹⁷ **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,

¹³¹⁷ **betreffende de evaluatie door de MIVB van oudejaarsavond.**

concernant le bilan tiré par la STIB de la nuit de la Saint-Sylvestre.

¹³¹⁹ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).** - *Zoals elk jaar draaide de MIVB op oudejaarsavond op volle toeren om tientallen duizenden feestvierders gratis en veilig te vervoeren. Ondanks al die inspanningen krijgt het personeel ook elk jaar te maken met agressie, intimidatie en schade aan de voertuigen.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR). - Pas moins de 55.000 spectateurs ont admiré, depuis la place des Palais, le feu d'artifice du Nouvel An marquant le début de l'année et l'apothéose d'une nuit de célébration. Chaque année, la STIB est pleinement mobilisée pour permettre à chacun de rentrer chez lui de manière sûre, abordable et conviviale. L'année précédente, la STIB avait transporté gratuitement quelque 115.000 personnes, suivant des horaires adaptés. Le fait que les transports publics bruxellois soient fortement plébiscités cette nuit-là est tout à fait positif pour la sécurité routière.

Wat waren dit jaar de gevolgen van eventuele gevallen van agressie tegen het personeel, het rollend materieel of de infrastructuur van de MIVB?

Je tiens à saluer le travail formidable de l'ensemble du personnel de la STIB, qui fait pourtant l'objet d'attaques et d'intimidations par une toute petite minorité de délinquants. L'année dernière, la STIB avait déploré des dégâts sur quatre trams et six abris lors de la nuit du Nouvel An. Un flagrant délit avait été constaté, avec intervention de la police. Nous abordons fréquemment la question de la sécurité sur le réseau de la STIB, et notamment celle des agents, qui subissent de plus en plus d'actes de violence. Si nous souhaitons voir augmenter le nombre de voyageurs transportés à la Saint-Sylvestre, nous devons poursuivre les efforts entrepris.

Welke kosten vloeiden daaruit voort? Hoeveel personen heeft de MIVB op heterdaad betrapt? Hoeveel klachten werden er ingediend?

Quelles ont été, cette année, les conséquences d'éventuels débordements sur le personnel, le matériel roulant ou les infrastructures de la STIB ? Vous me répondiez l'année dernière qu'il est difficile d'isoler les coûts spécifiquement liés à cette nuit étant donné que le rapportage sur les coûts liés au vandalisme est établi sur une base mensuelle. Cette réponse ne me satisfait pas, puisque la réparation d'un tram ou d'une station représente des coûts facilement quantifiables.

Elk jaar zit de MIVB samen met safe.brussels om te bepalen welke veiligheidsmaatregelen er op oudejaarsavond toegepast moeten worden. Welke MIVB-stations werden er dit jaar preventief gesloten? Welke lijnen werden omgeleid?

Quel a été dès lors le coût de ces éventuels incidents ? Combien de flagrants délits ont-ils été signalés par les agents de la STIB à la police et combien de plaintes ont-elles été déposées ? La STIB organise avec safe.brussels des réunions préparatoires afin de déterminer le dispositif de sécurité qui doit être appliqué la nuit du Nouvel An, par exemple en fermant l'accès de certaines stations ou en déviant certaines lignes. Quelles ont été les mesures de déviation décidées cette année ?

1321 *Ik heb al vaak gepleit voor meer middelen voor de Brusselse Nachtraad. Hoe komt het dat de MIVB daar nog steeds niet bij betrokken is?*

1323 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Elk jaar overlegt de MIVB met verschillende betrokkenen in de aanloop naar oudejaarsnacht.*

Dit jaar werden tramlijnen 92 en 93 vanaf 20 uur onderbroken tussen Kruidtuin en Louiza. Tussen die twee haltes konden reizigers overstappen op de metro. Daarnaast reden de buslijnen 12, 34, 38, 64, 80 en 95 niet verder dan het Luxemburgplein en stopte buslijn 71 bij de Naamsepoort. Lijn 54a werd vanaf daar omgeleid naar Louiza. Vanaf 14 uur reed lijn 46 op haar beurt niet verder dan Brussel-Centraal.

De MIVB en Brussel Mobiliteit worden op elke bijeenkomst van de Brusselse Nachtraad uitgenodigd. De MIVB deed er haar aanbod op oudejaarsavond uit de doeken en maakte de andere leden bewust van de organisatieproblemen.

Elk jaar activeert de korpschef van de politiezone Brussel-Hoofdstad / Elsene het Brussels Gewestelijk Crisiscentrum met het oog op de ordehandhaving tijdens de eindejaarsperiode. Van daaruit kunnen de beelden van de verschillende camera's bekeken worden. Ook de hoge ambtenaar van Brussel-Hoofdstad is daarbij betrokken, terwijl safe.brussels fungeert als communicatiekanaal voor de gewestelijke diensten.

Al bij al verliep oudejaarsnacht dit jaar betrekkelijk rustig voor de MIVB. Er waren wel enkele incidenten. Zo werden er rotjes en andere projectielen naar bussen gegooid en werd een bus van lijn 27 bekogeld met stenen. Sommige lijnen werden omgeleid ten gevolge van politie- of brandweerinterventies, en op lijn 87 werd er een ruit ingegooid.

J'ai plaidé à de nombreuses reprises pour que l'on donne plus de moyens au Conseil bruxellois de la nuit, mais la STIB n'est toujours pas associée à ce nouvel instrument. Pourquoi ? Il y aurait pourtant tout intérêt à collaborer avec cet opérateur dans le cadre d'événements exceptionnels de ce type. Comment avez-vous travaillé pour l'y intégrer ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Chaque année, à l'approche de la nuit du Nouvel An, la STIB se concerta avec divers acteurs afin de définir le dispositif de sécurité et les déviations nécessaires durant cette nuit.

Pour le passage à 2024, les lignes de tram 92 et 93 ont été interrompues entre Botanique et Louise à partir de 20h. Les voyageurs pouvaient emprunter les lignes de métro 2 et 6, qui relient ces deux stations. Toujours à partir de 20h, les bus 12, 34, 38, 64, 80 et 95 ont été limités à la place du Luxembourg et ne poursuivaient donc pas leur route vers le centre-ville.

La ligne 71 a été limitée à la porte de Namur. La ligne 54 a, quant à elle, été déviée vers Louise à partir de la porte de Namur. La ligne 46 ne circulait pas au-delà de l'arrêt Gare Centrale à partir de 14h. Des stations ont été fermées en temps réel.

Par ailleurs, la STIB est invitée à chaque séance du Conseil bruxellois de la nuit, à l'instar de Bruxelles Mobilité. Elle a eu l'occasion d'y présenter l'offre de transports lors de la nuit du Nouvel An et de sensibiliser les membres du Conseil aux contraintes et difficultés auxquelles elle fait face dans son organisation.

Safe.brussels héberge le centre de crise régional bruxellois, qui est systématiquement activé par le chef de corps de la zone de police Bruxelles-Capitale / Ixelles pour le suivi du maintien de l'ordre lors des fêtes de fin d'année et de la nuit de la Saint-Sylvestre.

Depuis le centre de crise, il est possible de visionner un nombre d'images provenant de différentes caméras. La haute fonctionnaire et ses équipes collaborent aussi au niveau pluridisciplinaire, par exemple en organisant différentes réunions préparatoires ou en y participant. Safe.brussels est le canal de communication et de collaboration avec les services régionaux.

Cette année, la STIB a connu une nuit du réveillon relativement calme, toutes proportions gardées, mais quelques incidents sont néanmoins à noter pour les différents modes :

- des jets de pétards et d'autres projectiles sur des bus, qui n'ont pas eu de conséquences ;
- un bus caillassé sur la ligne 27 ;
- des déviations à la suite d'interventions de la police et des pompiers ;

¹³²⁵ *Op de tramlijnen waren er geen gevallen van schade of agressie met gevolgen voor het personeel. Sommige lijnen werden onderbroken wegens interventies van de politie of de veiligheidsdiensten. 's Ochtends was er storing op lijn 7 en 25 omdat een wagen de premetrotunnel in was gereden. Op het metronet werden er geen noemenswaardige incidenten of schade vastgesteld.*

Bovengronds werden twee verkoopautomaten vernield en enkele hokjes beschadigd.

Het is moeilijk om de kosten te bepalen voor één nacht. Om zulke problemen te vermijden is het veel belangrijker dat de incidenten en hun oorzaken worden onderzocht en dat er preventie- en veiligheidsmaatregelen worden genomen. Dit jaar was de schade hoe dan ook zeer beperkt.

Ten slotte kan de MIVB geen cijfers meedelen over het aantal personen dat op heterdaad werd betrapt, noch over het aantal klachten bij de politie.

¹³²⁷ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Uiteraard is de veiligheid van het personeel en de reizigers de absolute prioriteit.*

Nieuwjaar vieren in Brussel moet aantrekkelijk zijn, en mobiliteit is daarbij een doorslaggevende factor. De Brusselse Nachtraad zou een belangrijke rol kunnen spelen in de coördinatie van de verschillende evenementen, in samenwerking met de MIVB. Ik roep u op om daar meer op in te zetten.

- Het incident is gesloten.

- une vitre cassée sur la ligne 87.

Il va de soi que ces incidents ne peuvent être tolérés.

Pour le tram, la STIB n'a constaté ni dégâts au niveau de ses véhicules ni débordements ayant un impact sur son personnel. Certaines lignes ont toutefois dû être interrompues en raison d'interventions de la police ou des services de sécurité. En matinée, les lignes 7 et 25 ont été perturbées en raison d'une voiture qui s'était engagée dans le tunnel du préméto. Aucun dégât ou incident notable n'a été constaté au niveau des rames et des stations de métro.

En ce qui concerne les équipements en surface, deux automates de vente ont été vandalisés. Des dégâts sont également à déplorer au niveau des abris en surface, dont le dénombrement est en cours auprès des différents gestionnaires.

Il est difficile d'isoler les coûts liés à cette nuit en particulier. L'analyse des incidents et de leurs causes est bien plus pertinente pour prendre les mesures préventives nécessaires afin que cela n'arrive plus. L'agression d'un membre du personnel n'entraînera, par exemple, pas de coûts de réparations directes, mais est beaucoup plus grave, totalement inacceptable, et aura un impact humain bien plus important qu'une vitre cassée. Elle nécessitera aussi des mesures sécuritaires. Par ailleurs, les dégâts se sont avérés très limités cette année et la transmission des données des coûts liés au vandalisme se poursuit sur une base mensuelle.

Enfin, la STIB n'est pas en mesure de fournir les chiffres relatifs aux constats de flagrant délit et aux plaintes auprès de la police.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- La priorité absolue est en effet la sécurité sur le réseau de la STIB, tant celle des voyageurs que celle du personnel. Je voudrais pointer du doigt un élément : dans le cadre des fêtes de fin d'année, passer la nuit du Nouvel An à Bruxelles doit être attractif. Pour stimuler ce type d'événement, le Conseil de la nuit pourrait jouer un rôle important dans la coordination de tous les événements organisés cette nuit-là, en collaboration avec la STIB.

Nous avons là la possibilité d'avoir un réel impact. En effet, à la lecture des différentes enquêtes consacrées à l'activité économique nocturne et à tous les événements liés à une soirée comme celle du réveillon, nous constatons que la mobilité joue un rôle central.

Madame la Ministre, je vous invite à creuser cette question en participant, dans le cadre du Conseil de la nuit, à une opérationnalisation des événements afin d'offrir la meilleure mobilité possible aux Bruxellois et aux visiteurs.

- *L'incident est clos.*