



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
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 9 JUNI 2020**

**PARLEMENT
DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

—————
**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 9 JUIN 2020**

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. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 02
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. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

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

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

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Sevket Temiz 5

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

betreffende "de maatregelen genomen bij het begin van de afbouw van de maatregelen inzake de coronaviruscrisis binnen de MIVB".

Bespreking – Sprekers:

De heer Sevket Temiz (PS)

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

De heer Youssef Handichi (PTB)

De heer David Weytsman (MR)

De heer Christophe De Beukelaer (cdH)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van de heer David Leisterh 22

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

betreffende "de weginrichtingen voor zogeheten risicopersonen".

Bespreking – Sprekers:

De heer David Leisterh (MR)

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

SOMMAIRE

Demande d'explications de M. Sevket Temiz 5

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 mesures prises dans le cadre du début du déconfinement lié à la crise du coronavirus au sein de la STIB".

Discussion – Orateurs :

M. Sevket Temiz (PS)

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

M. Youssef Handichi (PTB)

M. David Weytsman (MR)

M. Christophe De Beukelaer (cdH)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de M. David Leisterh 22

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 aménagements de voirie pour les personnes dites à risque".

Discussion – Orateurs :

M. David Leisterh (MR)

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

De heer Marc Loewenstein (DéFI)		M. Marc Loewenstein (DéFI)	
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)		Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
De heer Christophe De Beukelaer (cdH)		M. Christophe De Beukelaer (cdH)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Vraag om uitleg van de heer Emmanuel De Bock	30	Demande d'explications de M. Emmanuel De Bock	30
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 sluiting van het Ter Kamerenbos en de impact op de mobiliteit en het leefmilieu".		concernant "la fermeture du bois de la Cambre et l'impact sur la mobilité et l'environnement".	
Bespreking – Sprekers:		Discussion – Orateurs :	
De heer Emmanuel De Bock (DéFI)		M. Emmanuel De Bock (DéFI)	
Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)		Mme Aurélie Czekalski (MR)	
Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)		Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)	
De heer Christophe De Beukelaer (cdH)		M. Christophe De Beukelaer (cdH)	
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)		Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
De heer David Weytsman (MR)		M. David Weytsman (MR)	
De heer Arnaud Verstraete (Groen)		M. Arnaud Verstraete (Groen)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Elke Van den Brandt, ministre	

*Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.
Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.*

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER SEVKET TEMIZ

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "de maatregelen genomen bij het begin van de afbouw van de maatregelen inzake de coronaviruscrisis binnen de MIVB".

De heer Sevket Temiz (PS) *(in het Frans).*- Sommige gemeenten voerden een snelheidsbeperking van 20 km/u in voor voertuigen en een gebruik van de volledige openbare weg voor voetgangers, zodat ze voldoende afstand kunnen houden van elkaar. Dat laatste is in de voertuigen van de MIVB echter moeilijk. Welke andere acties neemt de MIVB om de aanbevelingen van de evaluatiecel op te volgen?

Overweegt de MIVB medewerkers in te zetten om ervoor te zorgen dat de reizigers 1,5 m afstand houden van elkaar? Die regel blijft immers ook na de lockdown gelden.

Hoe wil de MIVB ervoor zorgen dat de reizigers het verplichte mondkapje dragen? Welke sanctie wacht overtreders? Is er alcoholgel voorhanden in de voertuigen en in de metrostations?

Betaalt de MIVB maand- of jaarabbonementen terug voor de periode dat ze niet werden gebruikt?

Is de MIVB van plan om beschermingszeilen aan te brengen voor de bestuurders, zoals bij De Lijn en de TEC gebeurt?

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. SEVKET TEMIZ

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "les mesures prises dans le cadre du début du déconfinement lié à la crise du coronavirus au sein de la STIB".

M. Sevket Temiz (PS).- Certaines communes ont décidé de limiter à 20 km/h la vitesse autorisée pour les véhicules sur les voiries, afin que les piétons puissent occuper toute la voie publique en respectant la distanciation sociale, alors qu'au sein des véhicules de la STIB, ce sera difficilement le cas. Quelles autres actions sont-elles retenues par la STIB afin de suivre les recommandations émanant de la cellule évaluation (Celevel) ?

La présence, dans chaque véhicule, du personnel de sécurité ou d'autres employés de la STIB est-elle envisagée, afin de faire respecter les mesures de distanciation d'au moins 1 m50 ? Cette mesure, je le rappelle, restera en vigueur pendant la période de déconfinement.

Par quel biais la STIB a-t-elle prévu de faire respecter le port du masque ? Que risquent les contrevenants ? Des produits hydroalcooliques sont-ils prévus pour les passagers dans les véhicules et stations de métro ?

Des remboursements sont-ils prévus pour les abonnements mensuels et/ou annuels de la STIB au prorata de leur non-utilisation, comme c'est le cas pour les abonnements des TEC ?

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).*- *Op 6 juni berichtte de RTBF over de onrust bij een aantal MIVB-chauffeurs die betreurden dat er geen zeil tussen reizigers en chauffeurscabine wordt gehangen, zoals bij de TEC en De Lijn. Hun verzoek kreeg de steun van professor Coppieters van de Universiteit libre de Bruxelles (ULB), die gespecialiseerd is in volksgezondheid. Het antwoord van de MIVB was dat zo'n zeil geen zin heeft, aangezien de chauffeurscabine al grotendeels is afgeschermd.*

Zou het aanbrengen van zo'n zeil een grote kost met zich brengen? Zou de chauffeur de passagiers nog voldoende kunnen zien? Zou een zeil de evacuatie kunnen bemoeilijken? Als het antwoord driemaal negatief is, zouden we dan zeilen kunnen laten aanbrengen om de onrust bij het personeel weg te nemen?

Volgens hetzelfde artikel bedraagt het verzuim bij de MIVB momenteel 18%, tegenover 8% in normale tijden. Weet u waarom het percentage zoveel hoger ligt? Gaat het om het volledige personeel of om bepaalde functies zoals buschauffeurs?

De media schreven ook over het jaarverslag van de MIVB, waarin stond dat het aantal passagiers in 2019 met 4% of 16 miljoen toenam ten opzichte van 2018. Dat zijn uitstekende cijfers, maar voor 2020 valt het ergste te vrezen, want half maart was het aantal reizigers met 90% teruggevallen. Intussen zijn er weer meer passagiers, want het artikel had het over 37% voor de bovengrondse en 33% voor de ondergrondse lijnen.

Zijn er nog verzadigde lijnen, zoals bij de start van de lockdown, of is dat probleem verholpen?

Blijft de MIVB het maximale aantal voertuigen inzetten, ook al is het aantal reizigers beperkter dan voorheen? Wij zijn er voorstander van dat de capaciteit van het openbaar vervoer op peil wordt gehouden en op termijn zelfs verhoogd.

La STIB prévoit-elle l'installation de bâches de protection pour les chauffeurs, à l'instar de ce qui se fait dans les véhicules de De Lijn et des TEC ?

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Nous avons déjà eu l'occasion de discuter des mesures prises le 19 mai, mon intervention se limite donc à des informations plus récentes. Ce samedi 6 juin, comme l'a dit M. Temiz, la RTBF relayait les inquiétudes de certains chauffeurs de la STIB qui regrettaient qu'une bâche ne soit pas placée entre les voyageurs et la cabine du conducteur, à l'instar de ce qui se fait dans les véhicules des TEC et de De Lijn. Leur demande a été appuyée par M. Yves Coppieters, professeur de santé publique à l'Université libre de Bruxelles (ULB). En réponse, la STIB argumente que l'installation de telles bâches serait inutile, étant donné que, dans ses véhicules, la configuration du poste de conduite est déjà largement protégée.

La mise en place d'une telle mesure représenterait-elle un coût important ? Le conducteur garderait-il une bonne visibilité sur les passagers ? Pourrait-elle gêner l'évacuation du bus en cas de danger, puisqu'une telle protection condamnerait la porte avant ? Si la réponse est négative pour chacune de ces trois questions, cette mesure pourrait-elle être mise en place de manière à rassurer le personnel ?

D'après ce même article de presse, le taux d'absentéisme à la STIB est actuellement de 18 % alors qu'il est de 8 % en temps normal. Connaissez-vous la raison de l'augmentation de ce taux ? Concerne-t-il l'ensemble du personnel ou certaines fonctions plus particulièrement, comme les chauffeurs de bus qui pourraient être inquiets ?

La presse évoquait également le rapport annuel de la STIB et faisait état d'une augmentation de la clientèle de 4 % en 2019, avec 433,5 millions de voyages effectués, soit une hausse de 16 millions par rapport à 2018. Nous pouvons nous réjouir de ces très bons chiffres, mais nous pouvons également nous inquiéter des chiffres à venir pour 2020 en raison de la crise. À la mi-mars, la fréquentation avait chuté de 90 %, mais elle est repartie à la hausse puisque les chiffres cités par cet article parlent de 37 % pour les lignes de surface et de 33 % pour les lignes souterraines.

De heer Youssef Handichi (PTB) *(in het Frans).*- *Er heerst nog grote onrust bij het MIVB-personeel, zoals blijkt uit het feit dat chauffeurs zich beroepen op hun recht om de werkplek te verlaten.*

Onlangs zijn er nieuwe elementen aan het licht gekomen. Ik dank de PS voor zijn interventie en Ecolo, dat zich zorgen maakt over wat er bij de MIVB gaande is. Professor Coppieters, een autoriteit in België, pleit ook voor het aanbrengen van een beschermend zeil.

De woordvoerder van de MIVB zei dat er al een afscheiding is, maar iedereen weet dat die maar in beperkte mate bescherming biedt omdat ze schuin hangt. Een zeil heeft dus wel degelijk zin en wordt al probleemloos bij het Vlaamse en Waalse openbaarvervoerbedrijf gebruikt.

De sociale afstand moet overal in de openbare ruimte worden nageleefd. Er geldt echter een uitzondering voor de MIVB, waar het ziekteverzuim sterk is gestegen tot 18%.

Dat is een sterk signaal vanwege de werknemers. Het is uw taak om niet alleen het MIVB-personeel, maar ook de reizigers gerust te stellen. Uit een studie van BX1 blijkt immers dat vier op de tien reizigers nog niet met het openbaar vervoer willen reizen.

Om het vertrouwen te herstellen, moeten er maatregelen worden genomen die de sociale afstand mogelijk maken. Ik wil van u horen in welke zin we de aanbevelingen van de Groep van Experts belast met de Exit-Strategie (GEES) moeten bijsturen.

Observe-t-on encore la saturation de certaines lignes, comme ce fut le cas au début du confinement, ou ce problème a-t-il été résolu ?

Pouvez-vous nous rassurer quant au maintien de l'offre de service de la STIB à son niveau maximal, et ce même si la clientèle met beaucoup de temps à retrouver le chemin des transports en commun ? Notre objectif est évidemment de maintenir, voire d'augmenter à terme, la capacité des transports en commun.

M. Youssef Handichi (PTB).- Cette question a effectivement été débattue pendant le confinement, ainsi que lors de la phase de préparation du déconfinement. Il subsiste de nombreuses inquiétudes parmi le personnel de la STIB, comme en témoignent le fait que des chauffeurs ont décidé de faire usage de leur droit de retrait.

Des éléments nouveaux sont apparus récemment. Je remercie dès lors le groupe PS pour son intervention, ainsi que le groupe Ecolo, qui s'inquiète de ce qui se passe à la STIB et souligne l'inquiétude des travailleurs. Cette inquiétude a par ailleurs été relayée par le professeur Yves Coppieters, qui est une référence en Belgique et qui plaide en faveur de l'aménagement d'une bâche en plexiglas pour les chauffeurs.

La porte-parole de la STIB a précisé qu'il existait déjà une séparation, mais chacun sait que son efficacité est plutôt limitée, car elle est de biais. Le plexiglas prend donc tout son sens, d'autant qu'il est déjà utilisé au sein des sociétés de transports en commun en Flandre et en Wallonie et qu'il ne pose aucun problème aux chauffeurs.

Les règles de distanciation sociale doivent en effet être respectées partout dans l'espace public, qu'il s'agisse des écoles, des commerces ou des institutions telles que notre parlement. Une exception est néanmoins prévue en ce qui concerne la STIB, où le taux d'absentéisme est monté en flèche pour atteindre 18 %.

Il s'agit là d'un message fort de la part des travailleurs de la société, qui ont la boule au ventre. Votre rôle est de rassurer non seulement les travailleurs de la STIB, mais aussi les voyageurs. Une étude publiée par BX1 révèle en effet que

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Het is tijd voor een evaluatie van het mobiliteitsbeleid dat u bij de afbouw van de lockdown al dan niet hebt gevoerd.*

De beslissing om van de Vijfhoek met een maximumsnelheid van 20 km/uur het grootste woonerf ter wereld te maken, wordt door de burgemeester van de stad Brussel teruggeschroefd met de aankondiging dat bepaalde wegen opnieuw opengaan voor het autoverkeer. Alleen waar het de aangewezen oplossing is, zoals op het Sint-Goriksplein, in de Nieuwstraat en omgeving, de voetgangerszone en de Unesco-zone blijft het woonerf behouden. Voor uw initiatief van begin maart had ik trouwens al geopperd om op die plaatsen een woonerf te organiseren.

(Opmerkingen)

Naar aanleiding van de vraag om uitleg over de MIVB, wil ik het hebben over het volledige mobiliteitsbeleid in de context van de afbouw van de lockdown.

(Samenspraak)

Als we ons tot de MIVB moeten beperken, zal de minister wellicht niet antwoorden op vragen waarop ze niet wordt geacht te antwoorden.

Er werd 40 km aan fietspaden in het vooruitzicht gesteld en ik vraag me af waarom een groot deel daarvan nog niet is aangelegd.

Is er overleg geweest over de Vilvoordsesteenweg, waar voorbijrijdende vrachtwagens het gebruik van het fietspad erg gevaarlijk maken?

quatre voyageurs sur dix disent ne pas vouloir recommencer à emprunter les transports publics.

Il faut donc impérativement redonner confiance à toutes ces personnes. Pour ce faire, nous avons besoin de mesures de protection et de distanciation sociale. J'aimerais dès lors vous entendre sur les modifications à apporter aux recommandations du groupe d'experts chargés de la stratégie de déconfinement (GEES), que nous entendons bien entendu respecter.

M. David Weytsman (MR).- Voici venu le moment d'évaluer les politiques que vous avez menées ou non dans le cadre du plan de mobilité de déconfinement. Comme à son habitude, le MR va s'organiser en utilisant tous les modes de transports, à commencer par la marche, importante pour nous comme pour tous les Bruxellois.

Je reviens sur une évaluation de la zone 20 km/h dans le Pentagone qui constitue la plus grande zone de rencontre au monde, le bourgmestre de la Ville de Bruxelles a annoncé qu'il faisait marche arrière puisqu'il compte rouvrir certains axes pour finalement ne conserver que les rues ayant vraiment besoin de zones de rencontre : la place Saint-Géry, la rue Neuve et leurs alentours, le piétonnier et la zone Unesco. J'avais d'ailleurs appelé cette réalisation de mes vœux bien avant votre initiative du début du mois de mars.

(Remarques)

À partir de cette demande d'explications sur la STIB, j'ai, pour ma part, voulu aborder toutes les politiques de mobilité liées au déconfinement. Si elle se limitait à la STIB, j'estime qu'elle offre l'occasion de revenir sur les différents modes de transport.

(Colloques)

Si l'on doit se limiter à la STIB, je ne doute pas que Mme la ministre ne répondra pas aux questions auxquelles elle n'est pas censée répondre.

Au sujet des pistes cyclables, 40 kilomètres d'aménagements avaient été prévus, mais je constate qu'une grande partie d'entre eux n'a pas

Wanneer wordt er een veilig fietspad aangelegd in de Louizalaan, iets waar mijn fractie al meermaals op heeft aangestuurd?

U kondigde aan dat u de taxisector bij een globaal mobiliteitsplan voor de afbouw van de lockdown betreft. Wat vindt u van onze voorstellen in dat verband?

Mevrouw de voorzitter.- Mijnheer Weytsman, kunt u zich beperken tot het onderwerp van deze vraag om uitleg, meer bepaald de MIVB?

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- Volgens mij is een evaluatie van het mobiliteitsbeleid in de context van de afbouw van de lockdown hier volledig op zijn plaats.

(Opmerkingen van de heer Verstraete)

Het is een vraag om uitleg over een type vervoer en daarom dacht ik dat ik ook vragen over andere vervoerswijzen kon stellen. Mocht dat niet het geval zijn, dan weet ik zeker dat u het antwoord op mijn vragen schuldig blijft, mevrouw de minister.

U had zich ertoe verbonden om de verkeerslichten beter op elkaar af te stemmen, maar daar valt nog niets van te merken.

In verband met de MIVB en de social distancing wil ik graag van u horen hoeveel mensen de metrostations betreden en verlaten. Hoe wordt de mensenmassa aan de in- en uitgangen van metrostations in goede banen geleid? Er is nauwelijks personeel om mensen te helpen en toezicht te houden op de social distancing.

encore été réalisée et je voudrais comprendre pourquoi.

En ce qui concerne la chaussée de Vilvorde, la concertation attendue vu le danger que représente une piste cyclable à cet endroit qui implique la proximité des poids lourds a-t-elle eu lieu ?

Qu'en est-il de la piste cyclable sécurisée que mon groupe a à plusieurs reprises demandé d'installer dans l'avenue Louise ?

Vous avez annoncé que le secteur des taxis faisait partie d'une stratégie complète englobant le plan de mobilité de déconfinement. Vous avez sans doute pris connaissance de la série de propositions que nous avons faites à cet égard. Pouvez-vous nous communiquer votre position quant à ces dernières ?

Mme la présidente.- M. Weytsman, pouvez-vous vous concentrer sur la STIB qui est l'objet de la demande d'explications ?

M. David Weytsman (MR).- J'estime, pour ma part, être tout à fait dans le sujet : obtenir une évaluation des politiques de mobilité dans le cadre du déconfinement.

(Remarque de M. Verstraete)

C'est une demande d'explications qui porte sur un mode, et j'ai supposé que l'on pouvait poser des questions sur différents modes. Si ce n'est pas le cas, je ne doute pas que vous n'y répondrez pas, Mme la ministre.

Il a été question de la problématique de la synchronisation des feux pour la fluidité des voitures à propos de laquelle vous vous êtes engagée mais je ne vois pas les résultats.

Au sujet de la STIB et la distanciation physique que nous avons appelée de nos vœux, je souhaiterais obtenir une évaluation des entrées et sorties des stations de métros. Comment sont gérés les effets de foules à l'entrée et à la sortie des stations de métros ? Nous ne voyons pas beaucoup d'agents pour aider, accompagner et faire respecter les règles de distance physique.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans)*.- Welke argumenten pleiten voor de installatie van plexiglaswanden? De chauffeurscabine is immers al gescheiden van de reizigers en een ketting belet dat ze vooraan instappen. De vereiste 1,5 meter wordt dus ruimschoots nageleefd.

De parlementsleden die nu aansturen op de plaatsing van plexiglaswanden, zagen geen graten in een betoging met 10.000 deelnemers op het Poelaertplein.

De heer Youssef Handichi (PTB) *(in het Frans)*.- Volgens de heer Coppieters helpt zo'n wand om elk mogelijk contact te voorkomen.

(Samenspraak)

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans)*.- Als we de mening van tien experts vragen, valt het te betwijfelen of ze allemaal hetzelfde zeggen. Daarmee uit ik geen kritiek op de heer Coppieters, maar het is intussen duidelijk dat de gezondheidsrisico's geen exacte wetenschap zijn.

De heer Youssef Handichi (PTB) *(in het Frans)*.- Bij twijfel moeten we voorzorgsmaatregelen nemen.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans)*.- Bij twijfel is gezond verstand aangewezen.

Mevrouw de voorzitter.- We mogen niet vergeten dat de wetenschap niet de waarheid, maar een weg naar de waarheid is.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ook ik heb vragen over de veiligheidsvoorzieningen in de voertuigen van de MIVB. In de media is er al heel veel over gezegd door vele verschillende bronnen.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- J'aimerais revenir brièvement sur les parois en plexiglas. Quels sont les arguments avancés en faveur de leur installation ? En effet, le compartiment conducteur est déjà séparé de l'espace réservé aux voyageurs, et une chaînette empêche ces derniers d'entrer dans le bus par l'avant. La distance de 1,5 m est donc largement respectée.

Je vois derrière ces interventions une forme d'instrumentalisation. Ce sont les mêmes qui évoquent cette paroi en plexiglas et qui justifient un rassemblement de 10.000 manifestants sur la place Poelaert en considérant qu'il ne pose aucun problème.

M. Youssef Handichi (PTB).- Pour M. Yves Coppieters, cette paroi permet d'éviter tout contact.

(Colloques)

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Si nous demandons demain à dix experts de se pencher sur la question, je doute que nous obtenions dix réponses identiques. Ceci ne constitue absolument pas une critique du travail de M. Coppieters, mais nous avons bien vu que les risques sanitaires ne constituent pas une science exacte.

M. Youssef Handichi (PTB).- Dans le doute, nous devrions prendre des précautions.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Dans le doute, nous devons faire appel au bon sens et au pragmatisme. Voilà ce que je demande dans ce débat.

Mme la présidente.- Je rappelle que la science n'est pas la vérité, mais bien un chemin vers la vérité.

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais)*.- *Quel est l'état actuel des choses pour ce qui concerne les dispositifs de sécurité dans les véhicules de la STIB ? Quelles mesures concrètes ont-elles été prises à cet égard ?*

Wat is de huidige stand van zaken? Welke concrete maatregelen werden er precies afgesproken?

Sommigen roepen de minister nu op om voor kalmte te zorgen en de mensen gerust te stellen. Dezelfden die dat nu vragen, hebben de voorbije maanden echter vooral paniek gezaaid bij de mensen en desinformatie verspreid. Daar zit toch een zekere spanning op die boodschap.

Ik sluit me wel aan bij allen die ook oproepen tot het nemen van eigen verantwoordelijkheid. Alle vragen in verband met de gezondheid en de correcte toepassing van de veiligheidsmaatregelen zijn zeker terecht, maar tegelijk is het onze taak om informatie correct en genuanceerd door te geven. Parlementsleden moeten problemen oplossen en er geen creëren.

We hadden vanochtend afgesproken dat we vragen om uitleg zouden stellen over een concreet onderwerp. Het is dan ook bevreemdend dat iemand zomaar het woord kan nemen in het debat over om het even wat. Misschien omdat hij een partijgenoot van de voorzitter is? Mijn inziens kan zo iets niet. Het komt alleszins de ernst van onze commissie niet ten goede. Deze vraag gaat over de veiligheidsmaatregelen bij de MIVB, het gaat dus niet over een algemene evaluatie van de afbouw van de lockdown. We moeten onze werkzaamheden zodanig organiseren dat het debat niet alle kanten op schiet.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Hoe is de situatie nu met het dragen van mondklappers op het openbaar vervoer? Toen de regel werd ingevoerd, stelde ik zelf vast dat hij vaak niet werd nageleefd. Dat is niet veilig en creëert ook een gevoel van onveiligheid bij de mensen die het openbaar vervoer nemen. Wat zijn de vaststellingen op het terrein? Hoe wordt dit opgevolgd? Ik begreep dat het vooral het personeel van de MIVB is dat de mensen hierop dient te wijzen. Hoe verloopt dit? De gebruikers van het openbaar vervoer zouden deze regel intussen moeten kennen.

Mevrouw de voorzitter.- Mijnheer Verstraete, u maakt een uiterst bedenkelijke opmerking. Ik vind niet, om het met uw woorden te zeggen, dat een parlements lid over 'om het even wat' heeft

Je suis d'accord sur le fait que nous devons tous prendre nos responsabilités. Les questions relatives à la santé et à la bonne application des mesures de sécurité sont certes justifiées mais, en même temps, il nous appartient de transmettre les informations correctement et de manière nuancée.

Nous avons convenu ce matin de demander des explications sur un sujet concret. Il est donc étrange que quelqu'un puisse prendre la parole dans le débat à propos de n'importe quoi. Cela porte atteinte au sérieux de notre commission.

Cette question porte sur les mesures de sécurité à la STIB, et non pas sur une évaluation générale du déconfinement. Nous devons structurer notre travail afin d'éviter que le débat ne parte dans tous les sens.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Quelle est la situation actuelle en ce qui concerne le port du masque dans les transports publics ? Lorsque la règle a été introduite, j'ai constaté qu'elle n'était souvent pas respectée, ce qui crée un sentiment d'insécurité chez les usagers.*

Quelles sont les observations sur le terrain et comment le suivi est-il assuré ? Quel est le rôle du personnel de la STIB à cet égard ?

Mme la présidente.- M. Verstraete, je trouve votre réflexion très désagréable. En effet, je n'estime pas, pour reprendre vos propos, qu'un député a dit "n'importe quoi", ni avoir fait preuve de partialité

gesproken, of dat ik blijk heb gegeven van partijdigheid omdat het parlementslid in kwestie tot mijn fractie behoort.

Toen de heer Weytsman tijdens zijn betoog even afweek van de MIVB, werd ik afgeleid door een dringend persoonlijk bericht. Dat gebeurt anders nooit en dat zal ook niet meer gebeuren. Ik hoop dat ik bij deze de gemoederen heb kunnen bedaren.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik heb niet gezegd dat hij zomaar om het even wat vertelt, maar wel dat hij om het even welk onderwerp aansnijdt. Ik heb overigens ook alle begrip voor het feit dat u soms dringende boodschappen ontvangt. Ik begreep gewoon niet waarom die tussenkomst maar bleef duren, terwijl we toch hadden afgesproken om het niet over een algemene evaluatie van de versoepelingsmaatregelen te hebben. U hebt het misverstand nu uit de weg geruimd.

Mevrouw de voorzitter.- Mijnheer Weytsman, de minister zal nu antwoorden op de vraag over de MIVB, want dat was het onderwerp van de vraag om uitleg.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (*in het Frans*).- *Het besluit maakt geen melding meer van een strikte fysieke afstand die reizigers in het openbaar vervoer moeten houden. In de plaats kwam de verplichting dat alle reizigers vanaf 12 jaar een masker moeten dragen dat mond en neus bedekt. De MIVB blijft echter aanbevelen om een fysieke afstand te bewaren in de voertuigen. De vraag om ten minste een lege zitplaats van elkaar verwijderd te blijven, wordt aan boord van de voertuigen omgeroepen.*

De vermindering op een aantal lijnen bij de start van de lockdown kwam al eerder ter sprake. Op die lijnen wordt nu vaker gecontroleerd. Ik wacht op verdere informatie en ik stel voor dat u een schriftelijke vraag stelt. De gewone uurregeling is opnieuw van toepassing, wat heel wat aanpassingen vereist. Er rijden nu meer bussen, waardoor de gemiddelde bezetting daalt.

en raison de l'appartenance de ce député à mon groupe. Ce n'est absolument pas le cas.

J'admets avoir été interrompue par un message personnel urgent, ce qui m'a distraite un instant de l'intervention de M. Weytsman, qui s'écartait de la thématique de la STIB. C'est une chose qui n'arrive jamais et qui ne se reproduira plus. J'espère avoir pu apaiser les esprits.

M. Arnaud Verstraete (Groen) (*en néerlandais*).- *Je ne comprenais tout simplement pas pourquoi cette intervention perdurait, alors que nous avions convenu de ne pas évoquer l'évaluation générale des mesures d'assouplissement. Vous avez dissipé le malentendu.*

Mme la présidente.- M. Weytsman, nous allons laisser Mme la ministre répondre à la question relative à la STIB, puisque tel était l'objet de la demande d'explications.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Des questions ont été posées en commission du 28 avril, des réponses ont déjà été apportées lors de commissions précédentes et d'autres ont été données à des questions écrites.

L'arrêté ne fait plus mention de distance physique stricte à respecter dans les transports publics, étant donné l'impossibilité de respecter cette mesure conjointement à une hausse de la fréquentation. Les autorités ont rendu obligatoire le port du masque ou d'un tissu couvrant le nez et la bouche pour tous les voyageurs à partir de l'âge de 12 ans. Cela ne veut pas dire que la distance physique ne soit plus de mise dans les véhicules de la STIB. Cette dernière continue à encourager les voyageurs à bien se répartir dans les véhicules et à se tenir le plus éloignés possible les uns des autres. Des messages sont diffusés dans les véhicules, précisant de laisser au moins un siège vide entre chaque passager.

(verder in het Nederlands)

Er is wel degelijk controle op het dragen van mondmaskers. De veiligheidsdienst van de MIVB telt 621 medewerkers die daarop kunnen toezien. Zij treden voornamelijk sensibiliserend op.

Ook zijn er ploegen die zich specifiek bezighouden met controles, al dan niet in samenwerking met de politie. Sinds het dragen van een mondmasker verplicht werd, tot begin juni voerden zij maar liefst 1.495 controleopdrachten uit.

Er zijn diverse vormen van controles en daarvoor worden verschillende medewerkers ingezet.

(verder in het Frans)

Sinds de start van de crisis krijgt het veiligheidspersoneel van de MIVB steun van de politie bij het afdwingen van de maatregelen en meer bepaald het dragen van een mondmasker. De MIVB-teams hebben tot nu toe 1.500 controleopdrachten uitgevoerd.

Hun belangrijkste opdracht is natuurlijk de bewustmaking van reizigers. Op verzoek van de vakbonden controleert het rijdende personeel niet op het dragen van maskers. Dat is de verantwoordelijkheid van de controleteams van de MIVB, die daarbij steun krijgen van de federale en lokale politie. Overtreders riskeren een boete.

De MIVB heeft nog geen plannen om ontsmettingsgel ter beschikking te stellen in voertuigen of stations. Maskers zijn wel beschikbaar in automaten, apotheken en supermarkten die zich in de stations bevinden.

Het ziekteverzuim bedraagt zo'n 11,5%, waarvan 16,5% bij chauffeurs. Gisteren bedroeg de bezettingsgraad 40%. Van verzadiging was op geen enkele lijn sprake.

Ik begrijp de vraag over het zeil en de noodzaak om aanvullende maatregelen te nemen in bussen of trams van de TEC en De Lijn. Chauffeurs bij de MIVB zitten echter altijd afgeschermd, wat bij de andere openbaarvervoerbedrijven niet het geval is.

De RTBF-reportage gaat hier vaak over de tongen, maar de expert is niet gaan kijken hoe de

J'ai déjà évoqué la saturation de certaines lignes au début du confinement. Sur ces lignes-là, des contrôles supplémentaires sont effectués. J'attends des précisions à ce sujet, mais vous pouvez déjà me poser vos questions par écrit. L'horaire normal est à nouveau d'application, ce qui demande de nombreux aménagements. Grâce à cela, le nombre de bus en circulation est plus élevé, ce qui permet de diminuer le nombre de passagers par véhicule. Telle est la logique appliquée.

(poursuivant en néerlandais)

Le port du masque est contrôlé par le service de sécurité de la STIB, qui compte 621 employés. Ils jouent avant tout un rôle de sensibilisation.

Par ailleurs, certaines équipes effectuent spécifiquement des contrôles, parfois en collaboration avec la police. Depuis que le port du masque est obligatoire et jusqu'au début du mois de juin, 1.495 contrôles ont été effectués sous différentes formes.

(poursuivant en français)

Depuis le début de la crise, le personnel de sécurité de la STIB est sur le terrain, appuyé par les forces de police, pour faire respecter les différentes mesures mises en place, et en particulier le port du masque. La collaboration semble appréciée et permet en outre un contrôle supplémentaire. Près de 1.500 missions de contrôle ont été réalisées par les équipes de la STIB.

Leur mission première est bien entendu la sensibilisation des voyageurs. À la demande des organisations syndicales, le personnel de conduite n'assume pas le contrôle du port du masque. Celui-ci relève dès lors de la responsabilité des agents de contrôle de la STIB, appuyés par la police fédérale et les polices locales, également présentes sur le réseau. Les contrevenants s'exposent à une amende.

La STIB n'a pas prévu, à ce stade, de distribuer du gel hydroalcoolique dans ses véhicules ou ses stations. Des masques sont par contre disponibles dans les distributeurs des stations de la STIB. Plusieurs commerces présents en station font également des démarches afin d'être autorisés à

chauffeurscabines eruit zien. Als tijdens analyses risico's worden opgemerkt, nemen arbeids-geneeskunde-experts en de interne dienst voor preventie en bescherming op het werk (IDPBW) maatregelen.

Een zeil belemmert trouwens het zicht van de chauffeur op het passagiersgedeelte. Experts zijn van mening dat het overbodig is als er al een afgesloten cabine is. Ik begrijp echter uw bezorgdheid en zal de MIVB vragen om de toestand opnieuw te bekijken.

Trams rijden niet volgens het verkeersreglement, waardoor ze op woonerven en in 30 kilometerzones sneller mogen. Voor bussen gelden het verkeersreglement en de snelheidsbeperkingen wel.

(verder in het Nederlands)

De MIVB laat weten dat ze de commerciële snelheid wil bewaken. Doordat er nog steeds minder verkeer is, ligt die snelheid momenteel vaak hoger dan in normale tijden. Als er problemen zouden ontstaan, zullen we meteen het gesprek aangaan met Brussel-Stad. Daar wordt momenteel ook het woonerf geëvalueerd, zodat we daar tijdig de nodige lessen uit kunnen trekken.

Voor trams geldt de snelheidsbepaling niet. Ik denk ook dat de trams in de Vijfhoek nergens op een as rijden die een woonerf doorkruist, maar dat moet ik controleren.

vendre ce type d'équipement de protection. C'est déjà le cas des pharmacies et supermarchés.

L'absentéisme s'élève à environ 11,5 %, dont 16,5 % des conducteurs. La fréquentation atteignait hier 40 %. Aucune ligne ne semble saturée : 93% du temps, il y a moins d'une personne par mètre carré.

Je comprends la question de la bâche et la nécessité de prendre des mesures supplémentaires dans les bus ou trams des TEC et de De Lijn. À la STIB, il y a toujours une barrière, ce qui n'est pas le cas chez les autres opérateurs. On y trouve donc une bâche en plastique là où, à la STIB, est placée une chaîne.

Nous parlons beaucoup du reportage de la RTBF, mais des analyses ont été réalisées. L'expert ne s'est pas rendu sur place pour voir la configuration de nos postes de conduite existants. Par ailleurs, et il est important de le mentionner, lors d'une analyse des risques, les mesures et les bilans sont décidés par des experts de la médecine du travail et du service interne pour la prévention et la protection au travail (SIPPT).

La bâche crée par ailleurs un problème de visibilité du compartiment des voyageurs. Le chauffeur ne voit rien et ne peut, par exemple, pas appeler les secours en cas de besoin. Une telle bâche présente donc aussi des inconvénients et les experts considèrent qu'elle n'est pas nécessaire lorsqu'il existe déjà une protection et que les cabines sont fermées et disposent d'une barrière.

Je comprends toutefois vos craintes et j'enverrai à nouveau un message à la STIB pour demander de refaire des analyses.

Au sujet de la zone du Pentagone, les trams ne sont pas soumis au Code de la route. Par conséquent, ils peuvent en principe rouler à plus de 20 km/h. et 30 km/h. dans les zones 30. La circulation en site propres diffère de celle en rue. La STIB doit de ce fait être prudente.

Les bus, quant à eux, sont soumis au Code de la route. Ils doivent de ce fait adapter leur vitesse en fonction de la zone dans laquelle ils circulent.

(poursuivant en néerlandais)

De heer Sevket Temiz (PS) (in het Frans).- *Het valt te betreuren dat een openbare dienst geen desinfecterende handgel ter beschikking stelt.*

Er doet heel wat tegenstrijdige informatie over Covid-19 de ronde. We moeten de vraag om beschermende maatregelen van de MIVB-chauffeurs ernstig nemen. Het personeel moet in deze fase van de afbouw van de lockdown duidelijke informatie krijgen.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans).- *Het duurt vermoedelijk nog maanden of zelfs twee jaar voor we opnieuw aan de reizigersaantallen van 2019 zitten. Blijft het aanbod van 2019 behouden?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Tijdens de lockdown reed de MIVB volgens de dienstregeling van de zomervakantie. Nu geldt de gewone dienstregeling opnieuw en het is de bedoeling dat dat zo blijft.*

Ik spreek met twee woorden als ik gewone dienstregeling zeg, want alles hangt af van het ziekteverzuim en de federale maatregelen. Als er naar aanleiding van een nieuwe besmettingsgolf

La STIB dit vouloir surveiller la vitesse commerciale, qui est actuellement plus élevée qu'en temps normal. En cas de problème, nous nous adresserons à la Ville de Bruxelles, dont la zone de rencontre est actuellement en cours d'évaluation.

La limitation de vitesse ne s'applique pas au tram. Je pense d'ailleurs que, dans le Pentagone, le tram ne circule sur aucun axe qui traverse une zone de rencontre.

M. Sevket Temiz (PS).- Au sujet du gel désinfectant, je trouve déplorable qu'un service public ne puisse pas le mettre à disposition de ses usagers. S'agissant des bâches, il existe une inquiétude au sein du personnel de la STIB qui doit être entendue. Beaucoup d'informations circulent sur le Covid-19, avec des recommandations différentes. Selon moi, il est nécessaire d'écouter le personnel de la STIB, notamment ses chauffeurs qui sont demandeurs de ces mesures de protection. Ce personnel est inquiet car plusieurs dispositions manquent de clarté. Il me semble que l'étude dont vous avez parlé peut mettre ce point en doute. Le personnel doit recevoir un message clair et précis concernant cette phase du déconfinement.

Par ailleurs, nous ne savons pas ce qui peut arriver au cours des prochaines semaines, il se pourrait que nous assistions à une deuxième vague, avec à la clé l'obligation de prendre de nouveau des mesures très strictes.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Il faudra probablement des mois, voire un an ou deux pour retrouver une fréquentation du niveau de celle de 2019. Le niveau de service sera-t-il maintenu à celui de 2019 ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour l'instant, l'horaire habituel de fréquentation est utilisé. Pendant le confinement, nous avons adapté notre système pour utiliser les horaires des vacances d'été. Maintenant, c'est l'horaire habituel et l'objectif est de maintenir cet horaire.

Je prends des gants lorsque je parle de l'horaire habituel parce que cela dépend du taux d'absentéisme du personnel. S'il y a beaucoup de

nieuwe maatregelen komen, moeten we de dienstregeling opnieuw aanpassen.

De heer Youssef Handichi (PTB) *(in het Frans).*- *Ik ga me niet bemoeien met wat experts zeggen, maar bij twijfel moeten we het voorzorgsprincipe toepassen. Mevrouw de minister, u hebt de zware verantwoordelijkheid om het vertrouwen van reizigers en werknemers te herstellen.*

De chauffeurs van de MIVB maken zich zulke grote zorgen dat een van hen zelf een zeil aanbracht, dat hij na een berisping weer moest weghalen.

Met tien jaar rijervaring met alle bustypes kan ik u verzekeren dat de wand waarover u het hebt, niet volledig dicht is en dat hij, in tegenstelling tot wat de woordvoerder van de MIVB beweert, niet tot tegen het plafond reikt. De heer Coppieters lijkt beter op de hoogte van hoe het er in een bus aan toegaat.

(Rumoer)

(Samenspraak)

Ik ben geen expert, maar het voorzorgsprincipe is heel belangrijk. Hoeveel kost zo'n plexiglas eigenlijk? Zou het niet veel goedkoper zijn dan de kosten van het ziekteverzuim bij de MIVB?

MIVB-reizigers hebben niet gewacht om fysieke afstand te houden. Ze wantrouwen het openbaar vervoer en het aantal reizigers is met 40% gedaald. Trams en bussen zitten niet vol omdat ze geen vertrouwen hebben in u. Reizigers nemen hun lot in eigen hand en vermijden het openbaar vervoer.

malades, il faut s'adapter. Cela dépend également des mesures prises par le gouvernement fédéral. S'il y a une deuxième vague, s'il faut prendre de nouvelles mesures, il faudra s'adapter aussi.

C'est la situation actuelle mais je ne peux pas garantir qu'elle ne changera pas dans les semaines à venir.

M. Youssef Handichi (PTB).- Je ne vais pas rentrer dans ce débat d'experts, mais dans le doute, j'estime qu'il faut appliquer le principe de précaution. Mme la ministre, vous avez la lourde responsabilité de redonner confiance aux voyageurs et aux travailleurs.

Vous avez dit qu'il y avait un pic d'absentéisme de 16,5 % chez les chauffeurs. Pour revenir travailler en toute confiance, ils demandent un plexiglas. Ils sont tellement angoissés qu'un chauffeur de la STIB a placé lui-même une bâche, qu'il a dû enlever à la suite d'une réprimande d'un supérieur.

Après avoir roulé pendant plus de dix ans dans tous les modèles de bus, je peux vous dire que la paroi dont vous parlez n'est pas étanche et, contrairement à ce que prétend la porte-parole de la STIB, elle ne va pas jusqu'au plafond. M. Yves Coppieters semble avoir une meilleure perception de ce qui se passe dans un bus.

(Rumeurs)

(Colloques)

Je ne suis pas expert, mais dans la mesure où on ne connaît pas ce coronavirus, le principe de précaution est très important.

Mme la ministre, combien coûte ce plexiglas ? Ne serait-il pas beaucoup moins cher que le taux d'absentéisme que connaît la STIB ? Il faudrait chiffrer le coût du plexiglas qui permettrait de ramener les chauffeurs au travail en toute sécurité, comme ils le veulent. Comme vous l'avez dit, Mme la ministre, nous sommes en train de payer la facture. Face à 16,5 % d'absentéisme à la STIB, il faut faire preuve de bon sens et prendre sa calculatrice. Les travailleurs des TEC et de la société De Lijn éprouvent aussi cette inquiétude de

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *De heropening van bepaalde straten in het stadscentrum heeft gevolgen voor de reissnelheid bij de MIVB. Waarom heeft de stad Brussel die beslissing genomen? Heeft ze met het Brussels Gewest overlegd?*

Fietspaden op de Louizalaan en de Vilvoordsesteenweg hebben natuurlijk ook gevolgen voor de MIVB.

We hadden voorgesteld om taxi's gebruik te laten maken van de busbanen. Ook dat heeft gevolgen voor de MIVB.

We hebben u meermaals verzocht om de onderlinge afstemming van de verkeerslichten te bekijken. Ook die heeft invloed op de reissnelheid van de MIVB.

U geeft toe dat de MIVB minder reizigers telt. Daarom hebben we van bij de start van de crisis gevraagd om beter te communiceren en fysieke afstand af te dwingen. Dat gold ook tijdens de manifestatie van zondag.

Doordat u dat hebt nagelaten, durven mensen het openbaar vervoer niet meer te nemen. Kunt u personeel inzetten om de fysieke afstand aan metro-in- en -uitgangen af te dwingen, zeker in stations waar werken plaatsvinden?

l'étanchéité entre le compartiment du chauffeur et les voyageurs.

En ce qui concerne la distance physique, les usagers de la STIB ne vous ont pas attendue pour la mettre en œuvre, Mme la ministre. Ils n'ont pas confiance et le nombre de voyageurs a donc chuté de 40 %. Il n'y a pas de trams ou de bus bondés puisqu'ils ne vous font pas confiance. Les voyageurs prennent leur sort en main en évitant de prendre les transports publics, ce qui est très dommageable.

M. David Weytsman (MR).- Je vais reposer les mêmes questions, mais de manière un peu différente. Je pensais que le débat serait plus général. Comme la ministre l'a compris, toutes mes questions portaient indirectement sur la STIB.

Dans le centre-ville, la réouverture de certains axes a effectivement un impact sur la vitesse commerciale de la STIB. Pourquoi a-t-elle été décidée par la Ville de Bruxelles ? La Région bruxelloise a-t-elle été consultée à cet égard ?

Les pistes cyclables de l'avenue Louise et de la chaussée de Vilvorde ont évidemment un impact sur la STIB. Je ne vous ferai pas l'affront de dresser la liste des bus qui circulent sur la chaussée de Vilvorde et des trams qui empruntent l'avenue Louise.

Concernant les taxis, nous avons proposé qu'ils puissent utiliser les bandes bus. Cette autorisation a évidemment aussi un impact sur la STIB et pourrait être réfléchi dans le cadre global de la politique de déconfinement.

À plusieurs reprises, nous vous avons également encouragée à réfléchir à une synchronisation des feux. Cette dernière a, elle aussi, un impact sur la vitesse commerciale de la STIB.

De manière générale, vous faites l'aveu d'une baisse de fréquentation du réseau de la STIB. C'est la raison pour laquelle, dès le début de la crise, nous vous avons encouragée à mieux communiquer et à mieux assurer la distanciation sociale. Il était également question de cela à propos de la manifestation de dimanche, car la distanciation est

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (*in het Frans*).- *U begrijpt dat het merendeel van de commissieleden geen nieuwe studies over plexiglaswanden wil. De MIVB heeft wel wat beters te doen.*

Leiderschap en duidelijke informatie spelen een belangrijke rol als we het ziekteverzuim willen terugdringen en politiek gewin willen voorkomen.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- De minister heeft duidelijk geantwoord. We moeten appels met appels vergelijken. De voertuigen van de MIVB, De Lijn en de TEC zien er allemaal anders uit. Niet alle bussen hebben bijvoorbeeld een afgeschermd cabine voor de bestuurder zoals bij de MIVB. Dat heeft andere maatschappijen er allicht toe aangezet om plexiglas of een ander soort plastic afscherming te installeren.

Nog een belangrijk element is dat de MIVB werd bijgestaan door experts die op maat van de MIVB-voertuigen advies gaven over wat noodzakelijk was. De MIVB-beslissingen berusten dus op het advies van deskundigen en niet op emoties.

De studie waarnaar daarnet werd verwezen, ging over alle bussen van alle maatschappijen.

We moeten zaken vergelijken die vergelijkbaar zijn. Het is inderdaad ook van essentieel belang om permanent te blijven communiceren, want er

au cœur d'un pacte avec toutes les Bruxelloises et tous les Bruxellois.

Cela n'a pas pu être fait, avec comme conséquence que les gens ont simplement peur de prendre les transports en commun. Aux entrées et sorties de métro, est-il possible d'assurer un accompagnement afin d'aider les usagers à mieux respecter les règles de distanciation, en particulier dans les stations de métro en travaux, comme celle de la place De Brouckère ?

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- S'agissant des parois en plexiglas, nous avons bien saisi le problème et vous aurez compris que la grande majorité de notre commission ne souhaite pas d'études supplémentaires. La STIB a autre chose à faire que rouvrir ce débat.

Pour que l'absentéisme diminue et que les chauffeurs travaillent en toute confiance, il faut un leadership et des informations claires, pas de la désinformation. Ils ont besoin de comprendre la situation. Pour cela, nous devons continuer d'investir dans la chaîne d'information afin que tout le monde soit bien informé et pas instrumentalisé dans ce dossier.

M. Arnaud Verstraete (Groen) (*en néerlandais*).- *Il faut comparer ce qui est comparable. Les bus des différents opérateurs ne sont tous pas configurés de la même manière. Ceux de la STIB possèdent, par exemple, un poste de conduite fermé. C'est sans doute ce qui a poussé les autres sociétés à installer une paroi en plexiglas ou autre.*

De plus, les choix effectués par la STIB se basent sur l'avis d'experts qui connaissent bien les véhicules.

L'étude qui vient d'être évoquée a porté sur les bus de l'ensemble des sociétés.

La communication est par ailleurs importante. Quantité d'informations circulent, mais elles mettent parfois du temps à atteindre tout le monde.

circuleert veel informatie en het duurt een tijdje voor die bij iedereen goed doordringt.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U zei dat er tot begin juni bijna 1.500 controles op het dragen van mondmaskers werden uitgevoerd. Ik veronderstel dat er vooral ingezet wordt op bewustmaking en het geven van informatie en minder op beboeten. De vraag is natuurlijk hoe de verplichting wordt nageleefd op het terrein. Zijn er nog veel inbreuken? Je kunt mensen blijven bewustmaken, maar als ze toch geen boete krijgen wanneer ze geen mondmasker dragen, blijft het probleem bestaan. Hoe verloopt de naleving op het terrein? Worden er lessen getrokken uit de situatie en worden er eventueel andere stappen gezet?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Het feit dat de nadruk op bewustmaking ligt, betekent niet dat er geen boetes worden uitgeschreven, ook door de politie die helpt. De algemene indruk is dat de maatregel redelijk goed wordt nageleefd, al zijn er uitzonderingen. We weten natuurlijk niet hoe dit zal evolueren: zal de discipline even groot blijven als de maatregel lang blijft gelden? Van de andere openbaarvervoersmaatschappijen krijgen we gelijkaardige signalen dat de maatregel vrij goed wordt gerespecteerd.

(verder in het Frans)

De reissnelheid ligt hoger omdat het verkeer minder druk is dan voor de Covid-19-crisis. De fietspaden hebben daar niets mee te maken. We beogen zowel een betere reissnelheid van de bussen als de inrichting van nieuwe fietspaden. We vormen geen busstroken om tot fietspad, maar op sommige plaatsen hebben we busstrook en fietspad wel laten samenvallen.

De taxi's mogen op sommige, maar niet op alle busstroken rijden. We evalueren die combinatie nu en voorlopig loopt dat goed.

In het begin van de lockdown hebben we een globale aanpassing doorgevoerd van de verkeerslichten, om voetgangers en fietsers meer tijd te geven. Her en der gebeurden er ook specifieke aanpassingen, zoals de sluiting van het Ter Kamerenbos in Ukkel, waar de lichten nog

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Vous disiez que jusque début juin, près de 1.500 contrôles du port du masque avaient été effectués. Je suppose que l'accent a surtout été mis sur la sensibilisation et l'information, plutôt que sur les amendes.*

Dans quelle mesure l'obligation de porter un masque est-elle respectée ? S'il n'y a pas d'amendes, les gens ne seront pas enclins à en porter. D'autres mesures sont-elles prises ? Des leçons sont-elles tirées de la situation ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre *(en néerlandais).*- *Le fait que l'on mette l'accent sur la sensibilisation n'empêche pas d'infliger des amendes. De manière générale, l'obligation semble bien respectée. Reste à voir si cette discipline sera maintenue sur la durée. Les autres sociétés de transports constatent elles aussi un assez bon respect du port du masque.*

(poursuivant en français)

Si la vitesse commerciale est meilleure, c'est en raison du trafic qui n'a pas retrouvé le même niveau qu'avant la crise. Ce n'est pas lié aux zones de rencontre, ni aux pistes cyclables. Quoi qu'il en soit, cet aspect fait l'objet de toute notre attention. Parfois, nous associons piste cyclable et bande bus pour améliorer encore la vitesse commerciale, mais nulle part nous n'avons pris de bande bus pour la transformer en piste cyclable. L'idée est à la fois de créer des pistes cyclables et de favoriser la fréquentation de la STIB en améliorant la vitesse commerciale des bus. Pour chaque axe, nous cherchons la meilleure manière de procéder.

Les taxis ne sont pas autorisés sur toutes les bandes bus. Nous évaluons l'impact de cette cohabitation qui, pour l'instant, fonctionne bien à Bruxelles, sans créer de conflit. Elle permet évidemment une circulation plus fluide des taxis.

Au début du confinement, nous avons procédé à une adaptation générale des feux de signalisation

zullen worden aangepast. Als er zich ergens problemen voordoen, zullen we de verkeerssituatie uiteraard opnieuw aanpassen.

Overal ter wereld wordt het openbaar vervoer ten gevolge van de lockdown minder gebruikt. Burgers nemen vaker de auto of de fiets of verplaatsten zich te voet. We blijven de Brusselaars die in goede gezondheid verkeren, aansporen om korte afstanden te voet of met de fiets af te leggen, zodat er voldoende plaats is op het openbaar vervoer en er geen besmettingsgevaar ontstaat.

Doordat velen blijven telewerken en de economie nog niet op volle toeren draait, ligt het aantal verplaatsingen nog altijd laag. Dat alles heeft een impact op het openbaar vervoer en het verkeer in het algemeen.

Ik zal uw suggestie om de passagiersstroom aan de in- en uitgangen van de metrostations te regelen, aan de MIVB overmaken.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).- Hebt u overlegd met de MIVB in verband met de Vijfhoek? Nu sommige grote wegen opnieuw opengaan, moet de reissnelheid er verbeterd worden. Hoever staat het overleg met de MIVB over de fietspaden aan de Vilvoordsesteenweg en de Louizalaan?*

Ik betreur dat u het voorstel van de MR voor de taxi's niet steunt.

pour laisser plus de temps aux piétons et aux cyclistes. Des mesures ponctuelles sont également mises en œuvre, par exemple sur la chaussée de Waterloo à Uccle, avec la fermeture du bois de la Cambre, où nous travaillons sur une modification des feux. Ces changements sont évidemment actualisés en fonction des éventuels problèmes constatés. Personne n'aime les embouteillages.

L'usage moins intensif des transports en commun est constaté partout dans le monde et résulte logiquement du déconfinement. Il a été demandé aux voyageurs d'éviter les bus, trams et métros bondés, ce qui a entraîné un report vers d'autres modes de transport comme la voiture, le vélo ou la marche. Nous encourageons d'ailleurs les citoyens en bonne santé à parcourir les courtes distances à pied ou à vélo pour éviter la saturation des transports en commun. Les véhicules de la STIB étant régulièrement nettoyés et désinfectés, les usagers ne courent aucun risque, sauf en cas d'afflux de voyageurs, notamment aux heures de pointe.

Par ailleurs, de nombreuses personnes poursuivent le télétravail, ce qui réduit le nombre de déplacements, et l'activité économique n'a pas encore pleinement repris. Tous ces éléments ont un impact sur les transports en commun et le trafic de manière générale.

Votre suggestion de réguler les flux de passagers aux entrées et sorties des stations de métro, en particulier la station de Brouckère, sera transmise à la STIB. Cette dernière assure déjà la présence d'agents sur le terrain, mais les pistes d'amélioration sont évidemment les bienvenues.

M. David Weytsman (MR).- Concernant le Pentagone, je voulais savoir s'il y avait une concertation avec la STIB. Maintenant que certains axes vont rouvrir, il faudrait y améliorer la vitesse commerciale. Où en est la concertation avec la STIB à propos des pistes cyclables de la chaussée de Vilvorde et de l'avenue Louise ?

Je déplore que vous ne soyez pas favorable à notre proposition pour les taxis.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Welk voorstel?

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- Om alle busbanen systematisch toegankelijk te maken voor de taxi's, op zijn minst tijdens de afbouw van de lockdown.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Dat is al zo op de plaatsen waar het mogelijk is.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- Niet overal. Er zijn nog geschikte plaatsen en de taxisector heeft u daarover ook een brief gestuurd.

Ik heb u ook al enkele keren gevraagd om de menigte aan de in- en uitgangen van de metrostations te kanaliseren, zoals dat nu ook in de meeste winkels gebeurt. Zeker in de drukke stations is dat dringend.

De heer Youssef Handichi (PTB) (in het Frans).- U spreekt over de moeilijkheden om reizigers en bestuurders gescheiden te houden, maar de TEC en De Lijn hebben daar oplossingen voor gevonden.

U hebt niet gezegd hoeveel het zou kosten om plexiglas te installeren. Wat vindt u daarvan?

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- U kunt met uw collega's de globale kostprijs evalueren. Dan weet u hoeveel het zou kosten om in alle winkels en ziekenhuizen het personeel hermetisch te scheiden van de buitenwereld.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Quelle est votre proposition pour les taxis ?

M. David Weytsman (MR).- Notre proposition consistait à rendre systématiquement accessibles toutes les bandes bus aux taxis, sur tous les axes, du moins pendant la période de déconfinement.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Là où c'est possible, c'est déjà le cas.

M. David Weytsman (MR).- En tout cas, ce n'est pas encore le cas partout et il me semble que les taxis vous ont envoyé un courrier pour vous expliquer la situation. Je pourrais vous citer des endroits où cela semble possible pour les collectifs de taxis et je vous ai demandé à plusieurs reprises que ce soit examiné.

Depuis au moins trois réunions de la commission, je vous ai également plusieurs fois demandé que l'on puisse davantage canaliser la foule aux entrées et sorties de l'ensemble des stations de métro. Ce qui est fait dans la plupart des commerces pour entrer et sortir n'est pas réalisé dans l'ensemble des stations. Ce n'est pas nécessaire dans toutes les stations, mais c'est au moins le cas là où il y a des goulets d'étranglement, comme à la station De Brouckère. C'est urgent.

M. Youssef Handichi (PTB).- Je vous ai entendue sur les difficultés concernant les compartiments chauffeurs/voyageurs. Je rappelle que les collègues des TEC et de De Lijn ont apporté une réponse concrète au quotidien.

Je ne vous ai pas entendue au sujet du coût du plexiglas afin de récupérer et redonner confiance aux travailleurs. Combien coûte un plexiglas ? Allez-vous travailler sur la différence de coût entre les deux ? Quelle est votre réflexion à ce sujet ?

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Vous pourriez effectuer une évaluation globale du coût avec vos collègues. Nous saurions ainsi combien la mesure coûterait si elle était mise en œuvre dans tous les magasins, petits et grands, et les hôpitaux,

De heer Youssef Handichi (PTB) *(in het Frans).*-
Dat is al zo in de winkels en ziekenhuizen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Het overleg over de Vijfhoek wordt geleid door de stad Brussel. Ook het gewest en de MIVB zijn erbij betrokken, naast een hele reeks andere betrokkenen.*

Ik heb geen exacte cijfers over de kosten. U kunt daarover een schriftelijke vraag stellen. Ik heb u wel het antwoord van de MIVB gegeven over een eventueel extra scherm.

Het beschikbare personeel voert controles uit en doet aan bewustmaking in alle metrostations en aan alle bushaltes. De MIVB heeft echter niet de middelen om overal permanent mensen in te zetten. Momenteel beschikt ze over 621 veiligheidsmensen die de naleving van de regels controleren.

- Het incident is gesloten.

**VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER DAVID
LEISTERH**

**AAN MEVROUW ELKE VAN DEN
BRANDT, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET**

pour séparer hermétiquement l'ensemble des travailleurs du monde extérieur.

M. Youssef Handichi (PTB).- Dans les magasins et les hôpitaux, c'est déjà fait.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La concertation relative à la zone du Pentagone, rassemblant la Région, la Ville de Bruxelles, la STIB et d'autres organismes, est gérée par la Ville de Bruxelles, qui collabore étroitement avec les autres parties prenantes. Les concertations et évaluations avancent, notamment entre les commerçants, la STIB, les habitants de la Ville de Bruxelles et les usagers.

Je ne dispose pas de chiffres exacts concernant les coûts, n'hésitez donc pas à m'adresser une question écrite à ce sujet. Je vous ai fait part de la réponse de la STIB concernant l'opportunité d'installer un écran supplémentaire.

Au sujet de l'accompagnement dans les stations de métros, le personnel disponible sur le réseau effectue des contrôles et de la sensibilisation dans toutes les stations de métros et aux arrêts de bus. Ce travail de contrôle, de sensibilisation et d'accompagnement des voyageurs doit également s'opérer sur les réseaux de trams et de bus. Toutefois, la STIB n'a pas les moyens d'être partout en permanence. Elle a déployé plus de 621 opérateurs qui sont chargés du service de sécurité de la STIB sur place et veillent au respect des règles relatives au port du masque et à la distance physique. De plus, des messages de sensibilisation sont affichés et répétés dans les transports en commun et d'autres lieux tout au long de cette période de crise à laquelle nous faisons face.

- L'incident est clos.

**DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M.
DAVID LEISTERH**

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE CHARGÉE DE LA**

**MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN
VERKEERSVEILIGHEID,****betreffende "de weginrichtingen voor
zogeheten risicopersonen".**

De heer David Leisterh (MR) *(in het Frans).*- *Ik begrijp dat de regering het gebruik van de fiets en zachte vervoersmiddelen wil stimuleren tijdens de exitfase, maar we mogen niet vergeten dat sommige mensen, zoals bejaarden of personen met een handicap, op hun auto aangewezen zijn en die moeten kunnen blijven gebruiken.*

Zijn er specifieke weginrichtingen voor die mensen gepland, zodat ze hun auto kunnen blijven gebruiken?

Zal de regering bijvoorbeeld het aantal parkeerplaatsen voor personen met een beperkte mobiliteit verhogen?

Hebt u nagedacht over extra bijstand voor die mensen?

Hebben risicopersonen een speciale vergunning ontvangen om over de busstroken te mogen rijden? Kan die vergunning worden uitgebreid tot semi-voetgangerszones?

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ik ben het met de heer Leisterh eens dat mensen die om professionele, mobiliteits- of gezondheidsredenen verplicht zijn om zich met de wagen te verplaatsen, dat in goede omstandigheden moeten kunnen doen.*

Ecolo is niet tegen de auto. Iedereen die een auto nodig heeft, moet die kunnen gebruiken. Door de vele files kan dat evenwel niet in goede omstandigheden.

Het wordt hoog tijd om de weginrichting aan te passen. Vandaag wordt te veel openbare ruimte voorbehouden voor verplaatsingen met de wagen. Dat creëert een aanzuigeffect en zet mensen die de

**MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS
ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,****concernant "les aménagements de voirie
pour les personnes dites à risque".**

M. David Leisterh (MR).- Au vu de la phase de déconfinement actuelle, je comprends fort bien que le gouvernement privilégie l'usage du vélo et des moyens de transport doux. Toutefois, plusieurs associations ont attiré mon attention sur les difficultés rencontrées par les personnes âgées ou les personnes porteuses d'un handicap moteur important, qui doivent pouvoir continuer à se déplacer en voiture.

Avez-vous prévu des aménagements spécifiques en voirie afin de permettre à ces personnes de continuer à utiliser leur voiture personnelle ?

Le gouvernement pourrait-il, par exemple, décider d'augmenter les places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ?

Avez-vous réfléchi à des services d'assistance supplémentaires pour ces personnes ?

Enfin, avez-vous octroyé des autorisations aux personnes à risque pour qu'elles puissent circuler sur les bandes de sites spéciaux franchissables ? Ces autorisations pourraient-elles être envisagées aussi pour les zones semi-piétonnes, par exemple ?

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Nous rejoignons M. Leisterh sur le fait que les personnes que des raisons de santé, de mobilité ou professionnelles obligent à se déplacer en voiture doivent pouvoir le faire dans de bonnes conditions.

Ecolo est souvent accusé d'être un parti opposé aux voitures. Nous estimons au contraire que ceux qui en ont réellement besoin doivent pouvoir utiliser leur voiture, mais le fait est qu'aujourd'hui tout le monde est coincé dans les embouteillages, ce qui empêche ceux qui en ont réellement besoin d'utiliser ce mode de déplacement dans de bonnes conditions.

Par contre, il ne nous semble pas nécessaire d'effectuer des aménagements de voirie spécifiques

auto niet echt nodig hebben, er niet toe aan om voor een ander vervoersmiddel te kiezen.

Wij zijn er absoluut voorstander van om het aantal parkeerplaatsen voor personen met een beperkte mobiliteit te verhogen, ook buiten de context van de Covid-19-crisis.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik wil me kort aansluiten bij de zeer interessante vraag van de heer Leisterh over personen met een beperkte mobiliteit.

Het specifieke plan daarover maakt gewag van 30% Brusselaars met een beperkte mobiliteit. Daarbij horen natuurlijk de mensen met een permanente handicap maar eveneens mensen met een kinderwagen, mensen die boodschappen vervoeren en mensen die tijdelijk slecht ter been zijn. Al die personen verdienen een inrichting die het voor hen mogelijk maakt om zo autonoom en mobiel mogelijk te zijn.

Alle personen met een beperkte mobiliteit kunnen worden beschouwd als voetgangers. De voorzieningen in de openbare ruimte die meer ruimte creëren voor voetgangers en die specifiek aangepast zijn, komen dan ook ten goede aan PBM's. In deze tijden van sociale afstand lijkt wat meer fysieke ruimte geen overbodige luxe.

Wie een auto nodig heeft om zich te verplaatsen, kan volgens mij een parkeerplaats aanvragen bij de gemeente. Die kan dan beslissen om de parkeerplaats specifiek beschikbaar te maken voor de betroffene persoon. Kunt u bevestigen of dat klopt?

Het openstellen van de overrijdbare eigen beddingen van bussen en trams is geen goed idee. Er zijn mensen die ervoor pleiten om ze open te stellen voor andere voertuigen. Als dat gebeurt, rijdt na een tijdje iedereen erover en gaat het nut van de eigen bedding volledig verloren.

à cet effet. Le gros problème actuel est précisément que l'aménagement de nos voiries et de notre espace public est déjà disproportionnellement destiné aux déplacements en voiture, ce qui a un effet d'aspirateur et n'incite pas ceux qui n'en ont pas vraiment besoin à recourir à un autre mode de transport.

En revanche, nous sommes tout à fait favorables - y compris en dehors du contexte de la crise du Covid-19 - à augmenter le nombre d'emplacements de parking réservés aux personnes à mobilité réduite (PMR).

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *Le plan spécifiquement dédié aux personnes à mobilité réduite (PMR) mentionne 30 % de PMR parmi la population bruxelloise, ce qui inclut non seulement les personnes souffrant d'un handicap permanent mais aussi celles avec poussette, qui transportent des provisions ou qui rencontrent des problèmes de mobilité temporaires.*

Les aménagements piétonniers bénéficient aussi aux PMR, ceux-ci pouvant être considérés comme des piétons.

Toute personne ayant besoin d'une voiture peut, me semble-t-il, adresser une demande de place de stationnement à la commune. Pouvez-vous confirmer que c'est bien le cas ?

C'est une mauvaise idée d'ouvrir les sites propres des bus et des trams, car ils risquent d'être empruntés par tout le monde au bout d'un moment et d'ainsi perdre leur raison d'être.

Un plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE) a été annoncé précédemment. Avez-vous une idée des avancées réalisées par les communes en matière d'aménagements pour les piétons et les PMR ?

Als de eigen bedding niet vrij is en het openbaar vervoer daardoor niet vlot kan verlopen, dan verliest dat zijn meerwaarde.

Er werd eerder een toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte (PAVE) aangekondigd. Hebt u al een idee hoever gemeenten staan met het gebruiksvriendelijk maken van de infrastructuur voor voetgangers of personen met een beperkte mobiliteit?

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *In januari stelde ik al een vraag over de toegankelijkheid van de voetgangerszone voor personen met een beperkte mobiliteit en de naleving van het handvest over handstreaming, dat door het Brussels Gewest ondertekend is. Dat laatste houdt in dat het niet aan de gehandicapte is om zich aan te passen, maar dat het beleid net alle hinderpalen moet wegnemen. Mensen met een handicap hebben immers het recht om autonoom te leven en zich ten volle te integreren in de samenleving.*

Het plan Good Move is toegespitst op een multimodale en zachtere mobiliteit. U moet echter ook rekening houden met die mensen die een wagen nodig hebben om zich autonoom te kunnen verplaatsen. Er moet in de voetgangerszone en bij soortgelijke projecten voldoende parkeerruimte komen voor personen met een beperkte mobiliteit.

In januari stelde ik u al een vraag over dit onderwerp. Ik pleit voor voldoende parkeerplaatsen voor personen met een beperkte mobiliteit.

Ik had ook het idee om fietstaxi's in te zetten in de voetgangerszones. In het stadscentrum moet aan Brussel-Stad gevraagd worden of een dergelijk systeem kan worden gepromoot. Voor bejaarden of personen met een beperkte mobiliteit zou zoiets erg nuttig zijn.

Ik verwijs naar de geïntegreerde benadering van gehandicapten en de conventie van de Verenigde Naties over de rechten van gehandicapten. Het beleid mag nooit een deel van de bevolking uitsluiten, hoe lovenswaardig het voor de rest ook is.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- En janvier dernier, j'avais déjà posé une question sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) aux zones piétonnes et sur le respect de la charte en matière de prise en considération de la dimension du handicap dans toutes les politiques (handstreaming) signée par la Région bruxelloise. Cette charte dispose qu'il ne revient pas à la personne en situation de handicap de s'adapter à son environnement, mais aux responsables politiques de s'attaquer aux obstacles qui compromettent sa participation à la vie économique, sociale et culturelle.

Ce signal fort est un engagement à adopter dans tous les domaines des réglementations et des mesures pour faciliter l'intégration des personnes en situation de handicap. C'est en ligne avec les objectifs de la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées, ratifiée par la Belgique et la Région bruxelloise. Celle-ci dispose que les personnes en situation de handicap ont le droit de vivre de manière autonome et d'être pleinement intégrées dans la société.

Il est important de rappeler ces deux textes fondamentaux qui doivent dicter notre manière de gérer l'accessibilité et de garantir l'autonomie des personnes en situation de handicap. Le plan Good Move promeut un transfert modal, la multimodalité et le passage à une mobilité plus douce. Nous devons cependant également tenir compte des personnes qui ont absolument besoin de leur voiture pour se déplacer et vivre en toute autonomie.

Mon intervention a pour but d'éviter que ces personnes soient exclues. En janvier, j'avais évoqué la question des zones piétonnes et semi-piétonnes. Je vous ai également interrogée par écrit au sujet

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik heb een bijkomende vraag over het parkeren met de gehandicaptenkaart. In het verleden werd daar veel mee gefraudeerd: mensen die het niet nodig hebben, misbruiken dan de kaart en bezetten zo de parkeerplaatsen van diegenen die er wel erge nood aan hebben, wat een zeer asociale vorm van fraude is.

In 2017 of 2018 heeft federaal staatssecretaris Zuhail Demir een app gelanceerd - en uitgetest in Koekelberg - om dit soort fraude tegen te gaan. Met behulp van die app konden parkeerwachters nagaan of de gebruikte kaart wel in orde was. Uit het experiment bleek dat een op de acht parkeerders een ongeldige of vervallen kaart gebruikte. Gelijkaardige resultaten vielen te noteren in Antwerpen en Namen.

Wordt die app ondertussen algemeen gebruikt door Brusselse parkeerwachters en politieagenten om gesjoemel met gehandicaptenkaarten op te sporen?

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *De gemeente Sint-Pieters-Woluwe heeft een sociale transportdienst ontwikkeld voor*

des aménagements réalisés en ce moment au niveau des zones de rencontre ou pour faciliter la mobilité douce. Il convient de penser aussi à ce public, en créant du stationnement en suffisance pour les PMR.

Dans les zones piétonnes, j'avais lancé l'idée de développer un réseau de tuk-tuk (ou vélos-taxis). Par exemple, pour le piétonnier du centre-ville, il faudrait demander à la Ville de Bruxelles s'il est possible de promouvoir un tel système de navette à mobilité douce à proximité des zones de stationnement pour les PMR. Le tuk-tuk est un vélo qui peut tracter des PMR ou des personnes âgées. Cette idée mérite d'être explorée.

Rappelons-nous l'approche intégrée du handicap et la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées. Veillons à ce que nos politiques et nos actions, bien que louables pour une partie de la population, n'excluent pas une autre partie, qui pourrait se sentir mise sur le côté en raison de sa situation.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Pour agir contre la fraude aux cartes de stationnement pour personnes handicapées, la secrétaire d'État fédérale, Mme Demir, avait lancé une application permettant aux agents de contrôle du stationnement d'en vérifier la validité. L'expérience a montré qu'une carte de stationnement sur huit était invalide ou périmée. Ces résultats étaient similaires à ceux relevés à Anvers et Namur.*

L'usage de cette application par les agents de contrôle de stationnement et les policiers bruxellois s'est-il généralisé depuis lors ?

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- La commune de Woluwe-Saint-Pierre a lancé un projet appelé WoluBus. Plusieurs d'entre nous y ont

kwetsbare personen als bejaarden, zieken en gehandicapten, WoluBus genaamd. Door de beperkte kostprijs en het lokale karakter is het een efficiënt project dat andere gemeenten kan inspireren.

Ik nodig mijn collega's en de regering uit om de werking van dat initiatief te bestuderen. Het project bestaat ondertussen vijf jaar. Het aantal personen dat werd vervoerd, is indrukwekkend. Dit model zou een oplossing kunnen zijn voor bepaalde problemen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Los van de Covid-19-crisis bestaat de hele opzet van het plan Good Move erin om burgers de kans te geven om zich op een andere manier dan met te auto te verplaatsen, dus met het openbaar vervoer, te voet of met de fiets, en zo het verkeer vlotter te laten doorstromen voor mensen die echt op hun auto zijn aangewezen.*

Wij hebben tijdelijke weginrichtingen gerealiseerd, zoals fietsstraten en woonerven, maar op enkele uitzonderingen na blijven verplaatsingen met de wagen perfect mogelijk waar ze voor het begin van de coronacrisis ook nog mogelijk waren. De zones blijven dus toegankelijk voor hulpdiensten en omwonenden. In sommige gevallen werd de maximumsnelheid evenwel beperkt om de verkeersveiligheid te verbeteren. Tijdens de coronacrisis verkozen veel mensen om op straat te wandelen wanneer de trottoirs niet breed genoeg waren, met de bedoeling om voldoende sociale afstand te bewaren.

Veel burgers gebruiken om diverse redenen hun eigen wagen. Ons idee is om alternatieven voor te stellen en de mensen aan te moedigen om zich anders te verplaatsen, maar het zal altijd mogelijk blijven om met de wagen in Brussel te rijden.

Wanneer er parkeerplaatsen worden geschraapt om een nieuw fietspad of een voetgangerszone aan te

participé. Grâce à un système assez ingénieux de parrainage publicitaire par les commerçants locaux, d'utilisation de personnes sous contrat article 60 du CPAS et avec le soutien de la commune, nous avons mis en place un service permettant d'offrir un transport social aux personnes fragilisées, qu'elles soient âgées, porteuses de handicap ou malades. Son coût très réduit et son approche locale en font un projet efficace dont, il me semble, certaines communes s'inspirent progressivement.

J'invite donc mes collègues et le gouvernement à observer le fonctionnement de cette initiative en place depuis plus de cinq ans. Je ne connais plus les chiffres par cœur, mais le nombre de personnes transportées est impressionnant. Ce modèle pourrait être répété et répondre à certaines attentes, dans la lignée de celles que j'ai entendues de la part de quelques collègues.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Indépendamment de la crise du Covid-19, la philosophie du plan Good Move consiste à permettre aux citoyens de se déplacer autrement - en transports en commun, à pied ou à vélo -, de manière à fluidifier le trafic pour ceux qui n'ont pas d'autre solution que la voiture. En ne faisant rien, nous condamnerions ces derniers à rester coincés dans les embouteillages.

Des aménagements ponctuels des conditions de circulation - rues cyclables, zones de rencontre - sont réalisés mais, à quelques rares exceptions près, les déplacements en voiture restent parfaitement possibles là où ils l'étaient avant le début de la crise sanitaire. On ne peut donc pas dire que nous avons "piétonnisé" un grand nombre de rues.

Certes, nous avons pris des mesures, mais toujours en veillant à ne pas entraver le passage des services de sécurité ou des riverains. Certes, la vitesse a parfois été réduite pour améliorer la sécurité routière. Ainsi, pendant la crise sanitaire, nous avons constaté que beaucoup de passants préféreraient emprunter une chaussée ou l'autre quand les trottoirs n'étaient pas assez larges pour leur permettre de respecter la distance sociale.

Beaucoup de citoyens doivent utiliser leur voiture personnelle pour diverses raisons. Je n'émettrai pas d'avis à ce sujet, car c'est le choix de chacun et

leggen, worden de gehandicaptenparkeerplaatsen verplaatst naar de nabije omgeving. Personen met een handicap kunnen bovendien een beroep doen op de gespecialiseerde transportdienst TaxiBus van de MIVB. Die dienst is beschikbaar gebleven tijdens de hele lockdown, zelfs tijdens het begin van die periode.

Het gebruik van busstroken wordt geregeld in de Wegcode en betreft dus een federale bevoegdheid. Het Brussels Gewest had reeds voor de coronacrisis aan de federale regering gevraagd om de Wegcode aan te passen, zodat busjes voor het vervoer van gehandicapten busstroken kunnen gebruiken. Misschien kunnen we beter wachten tot die wijziging is doorgevoerd voordat we een aanpassing voor individuele verplaatsingen vragen.

Voorlopig is er nog altijd veel minder autoverkeer dan normaal. De sluiting van de Leopold II-tunnel heeft een impact op het verkeer in bepaalde zones, maar over het algemeen rijdt het verkeer vlotter dan gewoonlijk.

Het begrip 'semi-voetgangerszone' bestaat niet als dusdanig. Er is wel een onderscheid tussen voetgangerszones en woonerven. In die laatste mogen voetgangers en fietsers de volledige breedte van de weg gebruiken en hebben zij voorrang op auto's. De snelheid is er beperkt tot 20 km/u, maar auto's mogen er wel degelijk rijden en parkeren.

In het kader van de exitmaatregelen werd een aantal nieuwe woonerven ingevoerd, waarvan de grootste de Vijfhoek is. Aangezien alle voertuigen toegang hebben tot woonerven, is er geen specifieke vergunning voor personen met een beperkte mobiliteit nodig.

De enige grote voetgangerszone in Brussel is de voetgangerszone in het stadscentrum. Die is evenwel omringd door gehandicaptenparkeerplaatsen. Bovendien zijn er drie parkings met liften die uitkomen in de voetgangerszone.

De andere voetgangerszones in het gewest, zoals de tijdelijke voetgangersstraten, zijn heel wat kleiner. De toegankelijkheid is er dus niet zo'n groot probleem. Toch zijn ze allemaal makkelijk bereikbaar met het openbaar vervoer en zijn er

chacune. Notre idée est de créer des alternatives, et d'encourager les personnes à se déplacer autrement, mais il sera toujours possible de rouler en voiture à Bruxelles.

Il y a également un débat sur les bandes de stationnement. Lorsque ces dernières sont retranchées, notamment pour installer une nouvelle piste cyclable ou une zone piétonne, les emplacements de stationnement réservés aux personnes handicapées sont systématiquement reportés à proximité, conformément au plan régional de mobilité Good Move.

Les personnes atteintes d'un handicap important peuvent, par ailleurs, faire appel au service de transport spécialisé TaxiBus de la STIB. L'accès à ce service dépend de critères liés à la perte d'autonomie et suppose la présentation d'une attestation de reconnaissance de handicap établie par le Service public fédéral (SPF) Sécurité sociale. TaxiBus est resté disponible pendant toute la durée du confinement, même au cours des premières semaines de la crise. Il est important de le signaler, car ce type de service ne peut être interrompu.

La circulation sur les sites spéciaux franchissables est régie par le Code de la route et demeure, à ce titre, une compétence fédérale. J'avoue que la répartition des compétences n'est pas toujours facile à comprendre ! La Région avait déjà, avant la crise, introduit auprès du gouvernement fédéral une demande de modification du Code de la route pour permettre la circulation, sur ces sites spéciaux, des bus de transport collectif de personnes handicapées. Ce changement n'ayant pas encore été entériné, peut-être vaut-il mieux attendre que ce soit fait, avant de voir si cela peut être envisagé pour les déplacements individuels.

Quoiqu'il en soit, le trafic automobile est encore largement inférieur à la normale et il n'y a actuellement pas de problème particulier de fluidité. Des problèmes spécifiques, comme la fermeture du tunnel Léopold II, ont un impact sur certains tronçons, mais la circulation est globalement plus fluide qu'auparavant.

La notion de zone semi-piétonne n'existe pas à proprement parler. Il existe cependant une distinction entre la zone piétonne et la zone de rencontre. Dans cette dernière, les piétons et

parkeerplaatsen voor personen met een beperkte mobiliteit beschikbaar.

Wij zijn voorstander van meer parkeerplaatsen voor personen met een beperkte mobiliteit op plaatsen waar dat nodig is, ook in de nabijheid van voetgangerszones.

Personen met een beperkte mobiliteit moeten zo veel mogelijk toegang tot de stad hebben, met hun eigen auto of met het openbaar vervoer. Wij moeten dus blijven investeren in liften in de metrostations en toegankelijke tram- en bushaltes. Dat is belangrijk voor de inclusiviteit van onze stad. Iedereen moet zich vrij kunnen verplaatsen, ook wie niet over een uitstekende lichamelijke conditie beschikt.

(verder in het Nederlands)

Ik heb de vraag over de controle op de kaarten nog niet beantwoord. Er wordt daadwerkelijk gecontroleerd of een kaart geldig is. Door op een door de federale overheid opgezette internetpagina het kaartnummer in te geven, kan de geldigheid van de kaart heel eenvoudig gecontroleerd worden. De Brusselse scancars werken heel gedetailleerd en beschikken over de informatie om op die manier te controleren.

De specifieke vraag over de evaluatie van het proefproject bezorg ik u later. U hebt nu alle informatie die op dit moment beschikbaar is.

- Het incident is gesloten.

cyclistes ont le droit de se déplacer sur toute la largeur de la chaussée. Les voitures doivent systématiquement céder le passage aux piétons, tout comme les cyclistes. Les piétons sont prioritaires. La vitesse y est limitée à 20 km/h. La circulation et le stationnement automobiles y sont parfaitement autorisés.

Un certain nombre de nouvelles zones de rencontre ont été instaurées dans le cadre des mesures de déconfinement, et celle du Pentagone est la plus large d'entre elles.

Dans la mesure où tous les véhicules ont accès aux zones de rencontre, des autorisations spécifiques pour les personnes à mobilité réduite sont superflues.

La seule zone piétonne de grande étendue à Bruxelles est celle du centre-ville. Celle-ci est toutefois entourée d'emplacements de stationnement réservés aux personnes handicapées. Je vous invite, à ce sujet, à relire les comptes rendus contenant les réponses aux propositions de M. Loewenstein concernant l'amélioration de l'accessibilité.

Il existe trois parkings équipés d'ascenseurs débouchant sur le piétonnier, qui permettent l'embarquement et le débarquement aisés des personnes à mobilité réduite. Les autres piétonniers qui existent en Région bruxelloise, notamment les rues temporairement piétonnisées, sont beaucoup plus petits et ne posent pas les mêmes problèmes d'accessibilité. Néanmoins, ils sont, eux aussi, facilement accessibles en transports en commun et disposent d'emplacements de stationnement réservés aux personnes à mobilité réduite.

Nous sommes favorables à la multiplication des emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite partout où cela s'avère nécessaire, en ce compris à proximité des zones piétonnes.

L'objectif est que les personnes à mobilité réduite aient une accessibilité maximale à notre ville, au moyen de leur véhicule personnel ou en transports en commun. Il faut donc aussi continuer à investir dans les ascenseurs situés dans les stations de métro et à favoriser l'accessibilité des quais et des arrêts de bus et de tram. Nous avons déjà parlé de ces mesures dans cette commission. C'est très

**VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER
EMMANUEL DE BOCK**

**AAN MEVROUW ELKE VAN DEN
BRANDT, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET
MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN
VERKEERSVEILIGHEID,**

**betreffende "de sluiting van het Ter
Kamerenbos en de impact op de mobiliteit
en het leefmilieu".**

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).*- *Vorige woensdag werd de gedeeltelijke heropening van het Ter Kamerenbos aangekondigd, na een akkoord tussen het gewest, de stad Brussel en de gemeente Ukkel.*

De sluiting van het bos zorgde voor heel wat verkeersproblemen in het zuidwesten van het gewest. Het openbaar vervoer en de nooddiensten zaten regelmatig vast in files. Een rit van het Sint-Denijsplein naar een wijk in Elsene kon wel een uur en vijftien minuten duren.

Ik was niet tegen een gedeeltelijke sluiting van het bos, maar dan niet unilateraal en zonder

important pour l'inclusivité de notre ville. Il faut faire en sorte que chacun puisse se déplacer comme il le souhaite sans devoir être en excellente forme physique.

(poursuivant en néerlandais)

La validité des cartes est contrôlée en introduisant leur numéro sur un site internet élaboré par les autorités fédérales. Les scan-cars bruxellois fonctionnent de manière très précise et disposent de cette information.

Je vous donnerai plus d'informations sur l'évaluation du projet pilote lorsque j'en disposerai.

- L'incident est clos.

**DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M.
EMMANUEL DE BOCK**

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE CHARGÉE DE LA
MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS
ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "la fermeture du bois de la
Cambre et l'impact sur la mobilité et
l'environnement".**

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- La réouverture partielle du bois de la Cambre a été annoncée mercredi dernier à la suite d'un accord entre la Ville de Bruxelles, la commune d'Uccle et la Région bruxelloise, réunion à laquelle vos représentants et vous-même avez pris part.

Le sud-ouest de la Région a été fortement touché par la décision unilatérale prise par la Ville de Bruxelles de fermer le bois de la Cambre, qui a entraîné des embarras de circulation. Aussi, les transports en commun et les secouristes se sont retrouvés englués dans les embouteillages causés par le contournement du bois. Les opérateurs de mobilité conseillaient des itinéraires de déstagement passant par le Pentagone, par exemple pour le trajet de Forest à Watermael-Boitsfort. Un trajet de la place Saint-Denis à un quartier ixellois pouvait

flankerende maatregelen. Op zijn minst moest u de mening van de omwonenden gevraagd hebben.

Het belang van het Ter Kamerenbos voor de Brusselse mobiliteit is nooit objectief onderzocht.

Op maandag werd de toegang van het bos nog aangepast, want tot dan kon je er nog in vanuit de Franklin Rooseveltlaan. Momenteel staan er nog steeds lange files op de Waterlooosesteenweg, ondanks de gedeeltelijke heropening van het bos. Hetzelfde geldt voor de Terhulpsesesteenweg.

De problemen worden mee veroorzaakt door een gebrek aan voorzieningen zoals ontrappingsparkings in het gebied. Die ontbreken ook in het gewestelijke mobiliteitsplan. Welke maatregelen hebt u genomen om het aantal wagens te verminderen dat vanuit Waals-Brabant het gewest binnenrijdt? Hebt u contact opgenomen met uw collega's in andere regeringen en met welk resultaat?

De gemeente Ukkel beschikt over verschillende stations, maar automobilisten kunnen er helaas hun wagen niet kwijt. Hebt u de gemeente gesproken over mogelijke oplossingen daarvoor en wat heeft dat opgeleverd?

Een integratie van de tarieven van de stations net buiten het gewest zou het gemakkelijker maken om de trein te nemen. Tijdens de vorige regeerperiode zei minister Smet dat hij daarover zou spreken met de NMBS. Welke initiatieven hebt u genomen om de NMBS te overtuigen?

Zijn er objectieve metingen gebeurd inzake de mobiliteit wanneer het Ter Kamerenbos open of gesloten is? Hebt u analyses over de vlotheid van het verkeer en over de vervuiling in en rond het bos in beide scenario's?

Welke meerkosten genereert de bijkomende vervuiling door de sluiting van het bos? Als het bos gesloten wordt, moeten de mensen ook aangemoedigd worden om er niet meer heen te gaan met de wagen. Veel voorstanders van de sluiting stoppen de fietsen in de koffer en komen met de wagen. Het behoud van parkings in het bos lijkt wel wat hypocriet van hun kant. Als het bos

prendre 1h15. C'est un report hallucinant sur les voiries adjacentes.

Comme plusieurs d'entre nous, je ne suis pas opposé à la fermeture partielle du bois. Toutefois, elle ne doit pas être imposée unilatéralement, sans une objectivisation en amont, sans mesures d'accompagnement et sans participation. Il me semble, par exemple, important de poser la question aux riverains concernés par cette fermeture.

En fait, l'importance du bois de la Cambre sur le plan de la mobilité en Région bruxelloise n'a jamais vraiment été objectivée.

Pas plus tard que lundi, l'accès au bois de la Cambre a encore été modifié, puisqu'il était encore possible, jusqu'alors, d'y pénétrer à partir de l'avenue Franklin Roosevelt. Au moment où je vous parle, toute la chaussée de Waterloo est encore embouteillée malgré la réouverture partielle du bois. Les personnes qui habitent après la chaussée de La Hulpe doivent subir des embouteillages incessants faute de mesures structurelles en amont.

L'absence de structures adéquates, comme des parkings de déstagement en amont de la Région bruxelloise, pose problème dans cette zone. Le plan régional de mobilité ne prévoit en effet rien du côté de la chaussée de Waterloo. Je souhaiterais connaître les mesures que vous avez prises pour diminuer le flux entrant des véhicules en provenance du Brabant wallon. Avez-vous pris contact avec vos homologues à ce sujet ? Si oui, quand ? Quel est le résultat de ces rencontres ?

La commune d'Uccle dispose de plusieurs gares. Malheureusement, elles ne permettent pas aux automobilistes de déposer leur véhicule, ce qui ne les incite absolument pas à passer à l'intermodalité. Avez-vous pris des initiatives avec les autorités communales pour créer ces parkings réclamés tant par les riverains que par les automobilistes navetteurs ? Quel est le résultat de ces rencontres ?

Un problème important subsiste quant à l'intégration tarifaire des gares limitrophes de la Région qui faciliterait l'usage du train. Lors de la précédente législature, M. Smet avait dit qu'il prendrait langue avec les dirigeants de la SNCB et de grandes avancées étaient attendues à cet égard.

gesloten wordt, zouden er ook geen auto's meer in mogen om er te parkeren.

Met mijn vragen wil ik uw aandacht vestigen op de werkelijke mobiliteitsproblemen in verband met het Ter Kamerenbos en het feit dat Brussel-Stad die helemaal alleen beheert, zonder overleg met de andere gemeenten. Dat is niet goed. Welke overheid ook bevoegd is, die moet minstens overleggen met de omwonenden en alle betrokkenen.

Ik merk dat de meerderheid in Ukkel met een gespleten tong spreekt. Enerzijds verdedigt de meerderheid van MR en Ecolo het akkoord met Brussel-Stad, maar anderzijds hebben alle gemeenteraadsleden van Ecolo uw kritische tweet over dat akkoord gedeeld.

Wat behelst het "geheime" akkoord met Brussel-Stad over het gebruik van het Ter Kamerenbos na 1 september?

Quelles initiatives avez-vous prises pour forcer la SNCB à revoir sa position ? Il est grand temps de s'opposer à la SNCB tant que ce dossier ne sera pas totalement sur les rails.

Afin de trouver la solution qui génère la synthèse entre les positions des uns et des autres, pouvez-vous me dire si des mesures objectivées en matière de mobilité ou d'immobilité ont été effectuées selon que le bois de la Cambre soit ouvert ou fermé ? Disposez-vous d'analyses concernant la pollution produite tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du bois et la fluidité du trafic selon son ouverture ou sa fermeture ? Ces analyses nous permettraient d'objectiver le débat qui nous anime régulièrement lorsque le bois est fermé.

Pouvez-vous également nous dire quel est le surcoût de la pollution générée par la fermeture du bois de la Cambre ? Celles et ceux qui viennent au bois de la Cambre n'y viennent malheureusement pas tous à pied, à vélo ou en transports publics. Le maintien de véritables parkings au sein du bois paraît assez antagoniste, voire hypocrite, dans le chef des partisans d'une fermeture de celui-ci.

Dès lors que l'on ferme le bois de la Cambre, il faut empêcher que les Bruxellois ou non-Bruxellois continuent de s'y rendre en voiture et les orienter vers les modes alternatifs. J'ai suivi ce débat sur les réseaux sociaux et j'ai constaté que de nombreux partisans de la fermeture totale du bois de la Cambre prônent également de s'y rendre en voiture, tout en ayant embarqué le vélo des enfants dans le coffre. Cela occasionne un certain trafic dans les rues avoisinantes, où il devient très difficile de se garer.

Dans le cadre du projet présenté, dont vous vous félicitez, qui ferme 80 % du bois, voire 90 % au 1^{er} septembre, il ne faudrait pas laisser les voitures pénétrer dans le bois de la Cambre.

À travers mes questions, j'aimerais attirer votre attention sur les vrais problèmes de mobilité qui se posent au bois de la Cambre et sur le fait que la Ville de Bruxelles gère seule ce dossier. Je ne pense pas que la position de la Ville de Bruxelles aurait différé si la Région bruxelloise avait été responsable, mais le fait que ce soit une seule

commune qui prenne position, sans concertation avec les autres, est problématique.

Quel que soit le pouvoir en charge du dossier, il doit consulter les habitants et toutes les personnes concernées. Si la fermeture du bois crée plus de problèmes de mobilité ou plus de pollution que son ouverture, c'est très dérangeant.

Mon discours ne diffère pas selon que je me trouve dans la majorité ou l'opposition. À la suite de votre tweet antagoniste sur l'accord annoncé par la Ville de Bruxelles et la commune d'Uccle, j'ai interpellé le conseil communal de ma commune le soir même. J'ai ainsi pu constater que la majorité MR-Ecolo de ma commune tenait deux discours : le discours officiel de l'accord entre la Ville de Bruxelles et la commune d'Uccle d'une part, et d'autre part, votre tweet qui était relayé par l'ensemble des conseillers communaux de la majorité Ecolo. Ces derniers se gargarisaient du fait que 90 % du bois de la Cambre seraient fermés au 1^{er} septembre.

Quel a été l'objet de cet accord "caché" avec la Ville de Bruxelles quant à l'usage du bois de la Cambre à partir du 1^{er} septembre ?

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *Als inwoner van Ukkel weet ik dat de straten die het Ter Kamerenbos doorkruisen, niet alleen belangrijke invalswegen zijn maar ook een brug vormen tussen het westen en het oosten in het zuidelijke gedeelte van Brussel. Verscheidene gemeenten ondervinden de gevolgen van een gewijzigde verkeerssituatie in het Ter Kamerenbos. Waarom werd de sluiting niet besproken in de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC)? Werd het verkeer voor en na de sluiting in de aanpalende straten gemeten? Hebben de stad Brussel of Brussel Mobiliteit de gevolgen voor het openbaar vervoer en de hulpdiensten geëvalueerd?*

In het Ter Kamerenbos bevinden zich de belangrijkste invalswegen voor wie uit Vlaams- en Waals-Brabant Brussel binnenrijdt via de N5. De gedeeltelijke sluiting van het bos zal de secundaire wegen richting Brussel doen dichtslippen. De impact zal bijzonder nefast zijn voor de pendelaars. Welke geloofwaardige alternatieven zult u bieden? Of is het de bedoeling om studenten, werknemers

Mme Aurélie Czekalski (MR).- En tant qu'Uccloise, je peux témoigner que les voiries qui traversent le bois de la Cambre sont d'importants axes d'entrée dans la ville et un point de passage entre les parties occidentale et orientale du sud de Bruxelles. Plusieurs communes sont affectées par tout changement des règles de mobilité au niveau du bois. Une coordination et une gestion efficaces du bois sont essentielles à la mobilité, aux activités récréatives et aux événements qui s'y déroulent.

Pourquoi la fermeture du bois n'a-t-elle pas été évoquée à la Commission régionale de la mobilité (CRM) ? Disposez-vous de mesures du trafic avant et pendant la fermeture du bois ainsi que depuis sa réouverture dans les voiries avoisinantes ? Une évaluation de l'impact de la fermeture du bois sur les performances des transports en commun et surtout des services de secours a-t-elle été effectuée par la Ville de Bruxelles ou Bruxelles Mobilité ?

Le bois de la Cambre est un espace vert, c'est aussi le principal axe d'entrée de l'agglomération bruxelloise par le sud, via la N5 (chaussée de

en klanten te verhinderen zich naar Brussel te begeven?

Een van de sleutels om de verkeersknoop te ontwarren, is het openbaar vervoer. Mijnheer De Bock had het over de trein, maar hebt u ook gedacht aan een uitbreiding van het MIVB-aanbod? Op Twitter kondigde u aan dat 80% van het bos voor de zachte weggebruiker zal voorbehouden zijn, doordat er in de Dianalaan een dubbele rijrichting wordt ingevoerd. Met welk onderdeel van het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move strookt die maatregel? Welke stappen zult u nog zetten om de mobiliteit in het Ter Kamerenbos te verbeteren? Welke maatregelen hebben de regering en de gemeenten tot op heden genomen?

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).*- *De volledige sluiting van het Ter Kamerenbos was een van de belangrijke maatregelen naar aanleiding van de afbouw van de lockdown. De Brusselaars waren er erg tevreden mee: stromen wandelaars palmden het bos in. Volgens mij staan alle aanwezige commissieleden achter een autovrij Ter Kamerenbos, dat zo tot een soort Central Park van Brussel kan uitgroeien.*

Toch ontsnapt het gebied, net als elders in het gewest, niet aan de druk van het autoverkeer en werd het bos weer deels geopend voor het verkeer, in afwachting van aanpassingen die een uitbreiding van de beschermde zone mogelijk maken. Vandaag dringt het autoverkeer dus nog altijd het bos binnen, waardoor zijn andere functies worden ingeperkt.

Net als de heer De Bock vind ik dat er iets moet worden gedaan aan de grote autoastroom van pendelaars die Ukkel doorkruist. Niet alleen in het

Waterloo), pour les navetteurs de la périphérie et des Brabants wallon et flamand qui se rendent quotidiennement à Bruxelles pour y travailler. La fermeture partielle du bois de la Cambre causera inmanquablement une paralysie des axes secondaires menant à Bruxelles et aura des conséquences particulièrement néfastes pour les navetteurs, étudiants et travailleurs.

Quelles solutions alternatives crédibles seront-elles apportées ? Ou alors, pour le dire clairement, s'agit-il d'une mesure visant à empêcher ces travailleurs, étudiants et clients de venir à Bruxelles ?

On le sait, une des clés pour désengorger la zone réside dans les transports en commun. Il y a le train, comme le souligne M. De Bock, mais une meilleure desserte par la STIB a-t-elle été envisagée ? Sur Twitter, vous avez annoncé que 80 % du bois seront réservés aux modes de circulation doux par une mise en double sens de l'avenue de Diane. À quel volet du plan Good Move cette mesure correspond-elle ? Quelles sont les prochaines étapes pour améliorer la mobilité au bois ? Pouvez-vous faire le point sur les mesures prises par le gouvernement et les communes ? Quels sont les aménagements et pistes alternatives prévus ?

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- La fermeture complète du bois de la Cambre a été l'une des mesures phares du déconfinement. Elle a été énormément appréciée par les Bruxellois. Le bois a littéralement été pris d'assaut par les promeneurs. Je pense que nous tous ici présents souhaiterions que ce parc puisse être entièrement libre de circulation automobile pour ainsi devenir le Central Park de Bruxelles.

Cependant, il y a la circulation automobile. Dans cet endroit, tout comme ailleurs dans notre Région, la circulation envahit l'espace public et domine ou empêche les autres fonctions du parc.

Le bois, qui avait été fermé, a donc dû être partiellement rouvert à la circulation, dans l'attente d'aménagements permettant d'étendre plus largement la zone qui en est protégée.

Je rejoins notre collègue M. De Bock sur la nécessité de régler l'afflux massif des véhicules des

Ter Kamerenbos moeten er maatregelen worden getroffen.

Ook de Brusselaars zijn nog altijd geneigd om het bos met de auto te doorkruisen. In het bos rijdt dan ook maar één buslijn en er liggen weinig fietspaden. Een comfortabel fietspad door het Ter Kamerenbos is een oude eis van de Ukkelse fietsers, die tot op vandaag niet is ingewilligd.

De gemeente Ukkel toonde lange tijd ook maar weinig ambitie om fietspaden aan te leggen. Gelukkig wordt er sinds iets meer dan een jaar duidelijk vooruitgang geboekt.

In het kader van het lopende debat over de mobiliteit in het Ter Kamerenbos vragen we u om zo snel mogelijk fietspaden aan te leggen op de wegen rond, naar en in het bos: de Waterlooosesteenweg, de Terhulpssteenweg, en vooral ook de wegen die beide zijden van het bos met elkaar verbinden. De gemeente Ukkel zou u enkele weken geleden in een brief gevraagd hebben om maatregelen te treffen om de veiligheid van de fietsers op de Waterlooosesteenweg te verbeteren.

Ook op de wegen die naar het Ter Kamerenbos leiden, zoals de Churchillaan en de De Frélaan, moet er aan de fietsinfrastructuur worden gesleuteld.

We moeten alles in het werk stellen opdat zij die het kunnen, niet langer de auto nemen om het Ter Kamerenbos te doorkruisen, maar wel de fiets of het openbaar vervoer.

navetteurs qui traversent la commune d'Uccle. Il y aura d'autres mesures à prendre à la suite de celles déjà prises concernant le bois.

La traversée du bois de la Cambre n'est pas que le fait des navetteurs, mais aussi de nombreux Bruxellois. Il est vrai qu'ils sont, à ce jour, peu motivés à utiliser un autre mode de transport. Il s'agit là d'un problème plus structurel à régler. Seule une ligne de bus traverse le bois et les infrastructures cyclables sont peu nombreuses.

La traversée plus ou moins directe, confortable et sécurisée du bois est une revendication de longue date des cyclistes ucclais, qui n'a pas encore trouvé de réponse satisfaisante à ce jour.

Nous pouvons également dire que la commune d'Uccle a longtemps souffert d'un manque d'ambition au niveau des aménagements cyclables, dont le faible nombre n'incite pas les Ucclais à se passer de leur voiture et à prendre plutôt le vélo, même s'il y a de grands progrès à cet égard depuis un peu plus d'un an.

Dans le cadre des discussions en cours relatives à la mobilité dans le bois de la Cambre, nous vous demandons que des efforts particuliers soient faits pour mettre rapidement en place des aménagements cyclables sur les voiries qui entourent et mènent au bois, et permettent de le traverser. Cela concerne donc la chaussée de Waterloo, la chaussée de La Hulpe, et surtout la connexion entre les deux côtés du bois. Il nous revient d'ailleurs que la commune d'Uccle vous a écrit il y a quelques semaines pour demander que la chaussée de Waterloo puisse bénéficier d'une attention particulière afin d'y sécuriser davantage les cyclistes, au minimum par des marquages au sol s'il n'est pas possible de faire autrement.

Par ailleurs, si l'intérieur du bois devait, comme nous le souhaitons, être apaisé et rendu plus confortable pour les cyclistes, il faudrait encore qu'ils puissent y arriver et y entrer dans de bonnes conditions, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Il y a donc également un travail à faire au niveau des entrées, notamment par les avenues Churchill et De Fré.

En conclusion, le sens de mon intervention est qu'il faut travailler non seulement dans le bois, mais

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).*- *Het was een wijze beslissing om het Ter Kamerenbos opnieuw te openen, gezien de verkeersproblemen die de sluiting had teweeggebracht. Toch kan er op termijn geen sprake meer zijn van een autosnelweg door het bos. De levenskwaliteit, de verankering van de middenklasse en de ontwikkeling van Brussel hangen daarvan af. De sluiting van het bos moet echter overdacht gebeuren, volgens een duidelijk plan op middellange en lange termijn.*

De regionalisering van het Ter Kamerenbos zou een oplossing dichterbij brengen, aangezien zijn belang dat van de aanpalende gemeenten overstijgt. Het cdH stuurt dan ook aan op een snelle regionalisering. Het overleg daarover ging tijdens de vorige regeerperiode van start en zou moeten worden hervat. Ik heb dat ook zo gevraagd aan minister Maron.

De oplossing die u met de burgemeesters en de andere partijen zult uitwerken, zou ook aan de Brusselse bevolking moeten worden voorgelegd.

In een emotioneel beladen kwestie als deze gooien tweets soms olie op het vuur. Volgens de officiële persmededeling lagen er verschillende opties op tafel: invoering van een dubbele rijrichting op een deel van de Dianalaan, een herinrichting van de Terhulpssteenweg of een omleiding van het pendelverkeer via de Lorrainedreef. Uw tweet stelde echter duidelijk dat de regering al gekozen heeft voor de optie via de Dianalaan en dat de rest van het Ter Kamerenbos autovrij wordt.

Welke beslissing hebt u nu precies genomen op 26 mei? Op basis van welke argumenten hebt u dat gedaan? Hoe kon er een persmededeling uitgaan die blijkbaar niet de waarheid zegt? Of was uw tweet verkeerd?

Zult u de bevolking raadplegen over het voorstel?

aussi autour du bois, et essayer d'inciter ceux qui le peuvent à ne plus utiliser la voiture pour le traverser, mais plutôt le vélo ou les transports en commun.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Il était sage de rouvrir le bois de la Cambre, au vu des problèmes de circulation générés par sa fermeture. Toutefois, il est évident qu'à terme, il ne pourra plus être traversé par une autoroute. Ceux qui s'opposent à cette idée n'ont pas compris que la qualité de vie, l'ancrage de la classe moyenne et le développement de Bruxelles en dépendent. Par contre, sa fermeture ne pourra pas se faire du jour au lendemain. Dans ce dossier comme dans d'autres, nous devons nous inscrire dans le moyen et le long terme, sans changer d'option tous les ans.

Pour le bois de la Cambre, la solution réside clairement dans la régionalisation. L'enjeu de ce lieu dépasse largement les intérêts des deux ou trois communes avoisinantes. Je le répète, le cdH veut la régionalisation rapide de ce bois. Des discussions ont été engagées sous la législature précédente et il serait bon qu'elles reprennent. J'ai adressé une question en ce sens au ministre Maron. Une telle mesure aiderait grandement à dégager une solution pérenne dans ce dossier.

Vu l'émotion légitime suscitée lorsque les Bruxellois ont pris d'assaut le bois pendant le confinement, il serait bon que la solution que vous aurez discutée avec les bourgmestres et les autres parties soit soumise à une consultation populaire à laquelle une bonne part des Bruxellois seraient amenés à participer.

Dans un dossier aussi emblématique, aussi émotionnel, ce qui a été communiqué ce jour-là, notamment sur Twitter, n'est pas de nature à rassurer les gens ou à apporter de la clarté. Les Bruxellois ont le droit de savoir ce qui se passe. Le communiqué de presse officiel stipule que différentes hypothèses seront évoquées - l'organisation d'un double sens sur l'avenue de Diane entre l'avenue Louise et l'avenue de la Belle Alliance, le réaménagement de la chaussée de La Hulpe ou encore l'approche de la problématique du flux pénétrant la Région via la drève de Lorraine - tandis que votre tweet dit très clairement que

Hoever staan de gesprekken over de regionalisering van het Ter Kamerenbos?

l'option choisie est le double sens dans l'avenue de Diane et que tout le reste sera sans voiture :

"Vanaf 1 september wordt het Ter Kamerenbos voor 80% autovrij. En dat is definitief. Enkel op de Dianalaan zal nog autoverkeer nog worden toegestaan."

Quelle est, alors, précisément, la décision qui a été prise le 26 mai ? Sur quelles bases, et notamment quel comptage ? Comment se fait-il qu'ait été envoyé un communiqué de presse officiel, émanant de bourgmestres et de ministres, qui ne dit pas la vérité à la population ? Nous ne pouvons pas tolérer cette situation. Où est l'erreur : dans votre communiqué ou dans votre tweet ?

Envisagez-vous de soumettre cette proposition à la consultation populaire ?

Où en sont les discussions concernant la régionalisation du bois de la Cambre ? Je sais que ce n'est pas directement de votre compétence, mais les questions de mobilité y sont importantes.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Als ik dit dossier vanop een afstand bekijk, is het alweer een typisch geval van Brussel-Stad die beslist en de rest moet maar volgen.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Ce dossier est un nouveau cas typique de décision unilatérale de la Ville de Bruxelles, après la fermeture du jour au lendemain des boulevards du centre, sans aucune étude d'impact sur la mobilité dans les communes voisines.*

Hetzelfde gebeurde bij de aanpak van de centrale lanen. Nu vinden we dat allemaal goed, maar ook in dat dossier werd van de ene op de andere dag beslist om de lanen te blokkeren, zonder de mobiliteitsimpact op de nabijgelegen gemeenten te bestuderen. We vroegen toen de rapporten, maar die impact werd niet eens vermeld.

Comment allez-vous réagir à ce solipsisme inacceptable de certaines communes, qui est très problématique pour la Région ? Vous pourriez régionaliser le bois de la Cambre ou, mieux encore, la politique de mobilité.

Ook nu lijkt Brussel-Stad een beslissing te nemen en moeten andere gemeenten de gevolgen dragen.

Het is zeer problematisch voor het gewest dat gemeenten zomaar beslissingen kunnen nemen die een zeer grote impact hebben op andere gemeenten en dat er geen manier is om daartegen in te gaan of om voorafgaand overleg te plegen.

Hoe zult u dat aanpakken? U zou het Ter Kamerenbos of, nog beter, het mobiliteitsbeleid gewestelijk kunnen maken. Het is onaanvaardbaar dat bepaalde gemeenten in verschillende dossiers

beslissingen nemen zonder rekening te houden met de soms enorme impact op andere gemeenten.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Ik ben een vreemd soort stadsbewoner, want ik hou van de natuur. U hebt een aantal moeilijke knopen door te hakken, bijvoorbeeld in verband met de heraanleg van de Schumanrotonde. Wel, die zou ik graag een pak groener zien.*

Ik deel dus in feite uw visie op de stad. Het Ter Kamerenbos vormt echter een van de invalswegen van het gewest en al woont er niemand in het bos, er wonen heel wat mensen omheen. Alle beslissingen in verband met het bos moeten dus rekening houden met de mobiliteit en de levenskwaliteit van een heleboel mensen.

De burgemeester kondigde gisteren de "optimalisering" aan van de Terhulpsesteenweg. Ik interpreteer dat als een verhoging van de capaciteit, wellicht om de toename van het aantal pendelaars uit het zuiden te verwerken wanneer de zuidelijke Ring vervolledigd wordt.

Wat verstaat u onder de term "optimalisering"? Hoe zult u die organiseren? Is het doel inderdaad om meer capaciteit te bieden aan de pendelaars uit het zuiden, maar ook aan de bewoners van Watermaal-Bosvoorde, de wijk Franklin Roosevelt enzovoort?

De burgemeester kondigde ook tellingen aan op de Franklin Rooseveltlaan. Kunt u daar al voorlopige resultaten van geven?

Een zekere mate van congestie is aanvaardbaar en kan mensen aanzetten om over te stappen op andere vervoersmiddelen. Vanaf welk niveau van verkeersdruk wordt de situatie volgens u problematisch?

De files op de Franklin Rooseveltlaan zijn zodanig enorm, dat er een oplossing nodig is in de vorm van een bijkomende rijstrook of zelfs een extra weg. Wat vindt u daarvan?

Het bos sluiten is een gemakkelijke beslissing, romantisch zelfs. De gevolgen ervan inschatten

M. David Weytsman (MR).- À la lecture de mes interpellations, je m'aperçois que, si je m'écoutais, je mettrais de la nature partout en ville. Je suis donc à ce titre un drôle de citoyen, puisque j'adore la nature et la campagne. Comme je l'ai fait précédemment avec Pascal Smet, qui a fortement bétonné la ville en créant des places assez minérales et austères, je vous interpellerais régulièrement à ce propos. Je sais que des dossiers difficiles sont sur votre bureau, comme le réaménagement du rond-point Schuman, pour lequel j'appelle une verdurisation accrue de mes vœux.

Je partage donc votre vision de la ville, où doivent prédominer la nature et la quiétude. Concernant ce bois, si l'on en est là, c'est parce qu'il constitue une entrée de ville. On peut le déplorer, mais c'est là où réside tout l'enjeu aujourd'hui. M. De Beukelaer et moi avons été scouts tous les deux et, à ce titre, avons fait beaucoup de camping. Pour ma part, je rêve de camper dans le bois de la Cambre. Pour le moment, personne n'y habite ! En revanche, certaines personnes ont fait le mauvais choix d'habiter aux alentours. Toutes les décisions à prendre doivent donc être réfléchies afin de garantir leur mobilité et leur qualité de vie.

Premièrement, le bourgmestre a annoncé hier l'optimisation de la chaussée de La Hulpe. Par "optimisation", je comprends "augmentation de la capacité". Je présume que c'est pour faire face à l'afflux de travailleurs venant du sud de Bruxelles, dans le cadre d'une fermeture de la boucle sud. Comment comprenez-vous cette optimisation ? Comment allez-vous l'organiser ? L'objectif est-il bien d'offrir plus de capacité, certainement aux navetteurs en provenance du sud de la Région, mais aussi aux habitants de Watermael-Boitsfort, du quartier Franklin Roosevelt et autres ?

Deuxièmement, le bourgmestre a annoncé hier des comptages sur l'avenue Franklin Roosevelt, dont certains ont déjà été effectués. Pourriez-vous me transmettre les résultats de ceux-ci ?

Dans l'équilibre à obtenir pour éviter de bloquer totalement la ville quel est, selon vous, le "bon

voor de mobiliteit en de levenskwaliteit van de omliggende wijken, is heel wat anders.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Dit interessante debat illustreert hoe in Brussel de verschillende visies over mobiliteit uiteen kunnen lopen. In zo'n context is het niet eenvoudig om vooruitgang te boeken en veranderingen tot stand te brengen.

Er is enerzijds de uitdaging inzake luchtkwaliteit. Die kwam vorig jaar prominent in beeld. Veel Brusselaars vinden het niet langer normaal dat per jaar honderden stadsgenoten sterven door de slechte luchtkwaliteit. Daar moet iets aan veranderen.

Voorts is er de levenskwaliteit. De meeste Brusselaars vragen - zeer terecht - een aangenaam levenskader, met groene ruimten op wandelafstand en plaatsen waar kinderen kunnen spelen.

Dit debat gaat dus over wat er belangrijker is: de levenskwaliteit voor de mens of de doorstroming van het verkeer. In de jaren 50 stond het verkeer bovenaan de agenda: alles moest bereikbaar zijn met de auto en desnoods legde men snelwegen aan tot in het centrum van de stad. Bereikbaarheid is natuurlijk nog steeds belangrijk, maar het is toch absurd om brede wegen te handhaven die dwars

niveau de congestion" ? Nous avons déjà eu le même débat sur le tunnel Léopold II. Un niveau modéré de congestion est acceptable, en espérant un report modal. Certains intègrent même dans les simulations le principe d'évaporation comme un petit niveau de congestion optimum. À partir de quel niveau - 30 %, 50 % - jugez-vous, pour votre part, la situation problématique ?

Entre le début et la fin de l'avenue Franklin Roosevelt, les embouteillages sont tellement monstrueux, notamment à la hauteur de la chaussée de La Hulpe, qu'ils imposent d'envisager une solution comme l'ouverture d'une nouvelle voirie, la création de nouveaux aménagements ou d'autres infrastructures autoroutières. Quelle est votre vision ? À partir de quel moment sera-t-il nécessaire de travailler à une autre solution ?

La fermeture est une décision facile. C'est une position romantique. Il est plus compliqué d'analyser l'impact de cette décision sur la mobilité et la qualité de vie des quartiers avoisinants.

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *Ce débat intéressant illustre la divergence des points de vue sur la mobilité à Bruxelles, qui rend difficile tout progrès ou changement. Il s'agit de prioriser soit la qualité de vie, soit la fluidité de la circulation.*

Nombreux sont les Bruxellois qui s'insurgent contre les centaines de décès annuels liés à la mauvaise qualité de l'air et qui réclament - à juste titre - un cadre de vie agréable, des espaces verts accessibles à distance de marche et des espaces de jeu pour les enfants.

L'accessibilité reste évidemment importante, mais nous ne sommes plus dans la politique du tout à l'auto des années 50 et il est absurde de maintenir de larges voiries à travers un parc.

Il en est question depuis vingt ans et des mesures sont enfin prises, ce qui constitue une étape historique. Certes, c'est partiellement dû au contexte spécifique de la crise du coronavirus, qui a créé un besoin aigu d'espace pour la population.

door een park lopen. De generaties na ons zullen zich afvragen hoe zoiets kon.

We moeten echter vaststellen dat het vandaag nog steeds bestaat. Er wordt al twintig jaar over gediscussieerd en eindelijk worden er stappen ondernomen en is er historische vooruitgang. Uiteraard komt dat deels door de specifieke context rond de coronacrisis, waardoor er een acute behoefte ontstond aan meer ruimte voor de mensen.

Het is goed om de feiten nogmaals op een rijtje te zetten: wat zijn bijvoorbeeld de precieze afspraken, volgens welke tijdlijn? Ik meende te hebben begrepen dat er nu 50% afgesloten is voor het verkeer en dat dat vanaf september 80% wordt. Misschien kunt u herhalen hoe de vork precies aan de steel zit?

Het zou nuttig zijn om na te gaan hoe we de verplaatsingen stroomopwaarts kunnen verminderen, wat ook het globale idee was achter Good Move. Het is belangrijk om het beleid van de andere gewesten en van het federale niveau in dezelfde richting te krijgen. Het is normaal dat elke maatregel op korte termijn voor impact en ongemak zorgt. Elke verandering leidt tot nieuwigheden en deels tot last en weerstand.

(verder in het Frans)

De heer De Bock vraagt terecht dat de gevolgen onderzocht worden, niet alleen op korte termijn, maar vooral ook op langere termijn.

(verder in het Nederlands)

Ik denk dat het nodig is om de luchtkwaliteit in het park te monitoren, en ook in de omgeving voor diegenen die rond het park wonen. Is men van plan om dat te doen en ook te blijven doen? Wordt het gebruik van het park ook gemonitord? Hoeveel mensen gaan er naar het park en wat doen ze daar? Daarvoor zou men gebruik kunnen maken van de methode die men ook hanteerde bij het voetgangersplan, een methode ontwikkeld door Jan Gehl, bedoeld om te kwantificeren op welke manier mensen gebruik maken van de ruimte. Kunnen Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel dat doen? Het voordeel van zo'n monitoring is dat ze veranderingen zichtbaar maakt. Auto's zijn groot en goed zichtbaar. Mensen zijn veel kleiner en minder

Pourriez-vous récapituler ce qui a été précisément convenu et selon quel calendrier ?

Il serait utile d'examiner comment réduire les déplacements en amont, ce qui est aussi l'idée générale qui sous-tend Good Move. Il importe que les politiques des autres Régions et de l'État fédéral aillent dans le même sens. Chaque changement amène des nouveautés et, pour partie, des inconvénients et des résistances.

(poursuivant en français)

M. De Bock a raison de demander une évaluation des impacts. Il faut une analyse à court terme, mais surtout à plus long terme pour observer l'évolution de la situation à tous les niveaux.

(poursuivant en néerlandais)

Est-il prévu de mesurer la qualité de l'air dans le parc et à ses abords ? La fréquentation du parc sera-t-elle également évaluée ? La méthode développée par Jan Gehl pour le plan piéton pourrait être utilisée pour quantifier l'utilisation de l'espace par les usagers. Ce suivi, qui a l'avantage de donner de la visibilité aux changements et qui est axé sur la présence humaine, pourrait-il être réalisé par Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement ?

Des décisions importantes ont été prises, qui mériteraient d'être à nouveau et plus largement diffusées. Une campagne de sensibilisation est-elle prévue pour les personnes qui se rendent au parc en voiture ?

Une étape historique a été franchie. Le groupe Groen espère que la majorité partagera notre enthousiasme lorsqu'elle découvrira le résultat.

zichtbaar, maar minstens even belangrijk. Men moet niet alleen het verkeer monitoren, maar bijvoorbeeld ook hoeveel kinderen er spelen in het park. En die inspanning moet men volhouden. De menselijke kant moet in beeld worden gebracht, want daar gaat het uiteindelijk toch om.

Er zijn belangrijke beslissingen genomen. Misschien moet de communicatie daarover nog eens worden herhaald en breder verspreid. Is er een bewustmaking gepland voor mensen die met de auto naar het park komen en daar dan moeten parkeren?

In elk geval werd hier een historische stap gezet, waar de Groen-fractie alvast zeer enthousiast over is en waarvan we hopen dat de meerderheid dat enthousiasme zal delen wanneer het resultaat er zal zijn.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Een aantal vragen had betrekking op het belang van regionalisering en de rol van de gemeenten en het gewest. Dat is een boeiend debat, maar ik vertrek in mijn antwoord van vandaag van de institutionele realiteit zoals ze is en van de bevoegdheidsverdeling zoals ze is. Die realiteit noopt ons tot veel overleg. Soms is dat een voordeel, omdat gemeenten vaak heel goed aanvoelen wat er leeft op het terrein. Soms is het een nadeel, omdat men het beleid voortdurend op elkaar moet afstemmen. Dat is een uitdaging in Brussel, en niet alleen op het vlak van mobiliteit.

Vandaag neemt Brussel-Stad de beslissingen over de gemeentewegen op haar grondgebied. Er is wel overleg geweest met het gewest, een overleg waar ook de gemeenten Ukkel en Elsene bij betrokken waren. Elsene is immers een aanpalende gemeente, waar op een andere manier op de sluiting van het bos voor het verkeer wordt gereageerd.

(verder in het Frans)

De stad Brussel heeft het Ter Kamerenbos niet gesloten op 19 maart, ze heeft het geopend voor de bewoners om een betere sociale afstand mogelijk te maken. Die beslissing om het bos autovrij te maken, strookt helemaal met het plan Good Move.

Mme Elke Van den Brandt, ministre *(en néerlandais).*- *Le débat sur la régionalisation et le rôle des communes est passionnant, mais mes réponses d'aujourd'hui se basent sur la réalité institutionnelle telle qu'elle est et sur l'actuelle répartition des pouvoirs. Celles-ci nous contraignent à de nombreuses consultations et constituent un défi pour Bruxelles, et pas uniquement en matière de mobilité.*

Aujourd'hui, la Ville de Bruxelles prend les décisions qui concernent les voiries communales sur son territoire. Une consultation a cependant eu lieu avec la Région et les communes d'Uccle et d'Ixelles.

(poursuivant en français)

Le 19 mars, la Ville de Bruxelles n'a pas fermé le bois de la Cambre, elle l'a ouvert aux habitants pour permettre une meilleure distanciation sociale. Cette décision, que je soutiens, répondait à une urgence sanitaire. Toutes les décisions prises par la Région bruxelloise ou la Ville de Bruxelles s'inscrivent dans le plan Good Move. Le choix de la Ville de Bruxelles de fermer le bois aux voitures était donc conforme à ce plan.

Nous recherchons des solutions durables avec la Ville de Bruxelles et les communes concernées, dont Uccle, qui permettent à tous les Bruxellois de

Het gewest zoekt met de stad Brussel en de andere betrokken gemeenten naar duurzame oplossingen om ervoor te zorgen dat alle Brusselaars zich kunnen ontspannen in die groene ruimte zonder de omliggende gemeenten extra te belasten. De burgemeester en de schepenen van Mobiliteit van de stad Brussel hebben daarover heel wat actoren geraadpleegd.

De sluiting van het bos tijdens de coronacrisis was vergelijkbaar met het systeem dat van toepassing is bij stormweer. Na overleg met de gemeente Ukkel heeft Brussel-Stad besloten om enkel de zuidelijke helft van het bos open te stellen voor voetgangers en fietsers, zoals voordien gebruikelijk was op zondag.

Nu wordt er gewerkt aan een tweede fase, die definitief zal zijn en waarbij we 80% van het Ter Kamerenbos autovrij willen maken tegen het einde van de zomer. Het autoverkeer wordt beperkt tot de Dianalaan en de Belle Alliancelaan. Zo staat het ook in Good Move. Het verkeer op die wegen zal in beide richtingen verlopen.

Brussel-Stad zal nu een hele reeks actoren raadplegen over die plannen, waaronder de gemeenten Ukkel, Watermaal-Bosvoorde en Elsene, de huurders van concessies en de gewestelijke diensten, om de precieze modaliteiten op punt te stellen, waaronder de organisatie van het parkeren of de omliggende verkeersstromen.

De stad Brussel werkt normaal niet met de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC), maar na overleg heeft ze besloten om dat voor de tweede fase wel te doen. Zo kan het gewest een advies geven en kunnen we alle aspecten van de sluiting van het bos voor het autoverkeer gezamenlijk beheren.

Er hebben inderdaad tellingen plaatsgevonden op de omliggende wegen. Voor de lockdown, dus met het bos geopend voor auto's, deden automobilisten er op een werkdag 's ochtends gemiddeld 12 minuten over om de afstand tussen de Sint-Hubertusdreef tot de Legrandlaan af te leggen. Op 29 mei, na de opening van het noorden van het bos voor auto's, schommelde de reistijd tussen 11 en 13 minuten. Van de Louizalaan tot de Sint-Hubertusdreef deden ze er 's avonds op een werkdag voor de lockdown gemiddeld 14 minuten

se détendre dans un poumon vert tout en réduisant les nuisances pour les communes limitrophes. Je remercie le bourgmestre Philippe Close et son échevin de la mobilité, Bart Dhondt, d'avoir consulté, dans des circonstances pourtant difficiles, de nombreux acteurs sur le suivi de ces mesures.

Au mois de mai, une décision en deux étapes a été prise concernant le bois de la Cambre. La fermeture du bois pendant la crise du Covid-19 correspondait au système appliqué en cas de tempête, consistant à fermer les deux boucles, avec des conséquences pour les communes alentour. Ensuite, après consultation avec la commune d'Uccle, la Ville de Bruxelles a laissé uniquement la moitié sud du bois ouverte aux piétons et aux cyclistes, comme c'était le cas auparavant les dimanches. Pour l'instant, c'est un peu tous les jours dimanche au bois de la Cambre !

Nous prenons maintenant le temps nécessaire pour préparer la deuxième phase, qui sera définitive. À la fin de cet été, nous allons rendre 80 % du bois de la Cambre aux Bruxellois et le trafic automobile de transit sera limité à l'avenue de Diane et à l'avenue de la Belle Alliance. C'est le scénario prévu dans le plan Good Move. La circulation sur cet axe sera à double sens. La Ville de Bruxelles est en train d'élaborer les plans nécessaires.

De nombreuses consultations sont maintenant prévues par la Ville de Bruxelles avec les communes d'Uccle, de Watermael-Boitsfort et d'Ixelles, avec les locataires des concessions, notamment le Théâtre de Poche et avec les services régionaux, afin de mettre au point les modalités de cette phase finale, qui incluent la question du stationnement.

Lors des concertations, nous abordons principalement les modalités : ce dont nous avons besoin pour mettre en place ce changement, comment créer les conditions les plus favorables, comment organiser le stationnement et les flux aux alentours, comment organiser les entrées du bois, etc.

Au sujet de la Commission régionale de la mobilité (CRM), la décision prise pendant la crise du coronavirus émanait de la Ville de Bruxelles. Normalement, cette commune ne travaille pas avec la CRM mais, à la suite de la concertation, il a été

over, terwijl de reistijd op 29 mei 16 tot 18 minuten bedroeg. De verschillen zijn dus eerder beperkt.

Brussel Mobiliteit werkt aan een optimalisering van het schema van de verkeerslichten in geval van stormweer of sluiting tijdens het weekend en ter voorbereiding op de tweede fase. De bedoeling is dat automobilisten aangespoord worden om via de Franklin Rooseveltlaan te rijden, die een grotere capaciteit heeft. Dat strookt met de geest van het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move. Bovendien zijn verschillende kruispunten nog niet aangesloten op de verkeerslichtencentrale van Brussel Mobiliteit.

(verder in het Nederlands)

Ik wil wel ingaan op de concrete vragen naar de impact op leefmilieu en de luchtkwaliteit, maar ik vind het correcter dat mijn collega, de heer Alain Marron, dat doet. Hij is immers bevoegd voor de controle van de luchtkwaliteit. Het lijkt me delicaat om hier en nu te antwoorden op de vraag waar hij welke bijkomende maatregelen neemt. Het is zeker de bedoeling van de heer Marron om onze luchtkwaliteit goed te monitoren.

(verder in het Frans)

Om de autostroom uit Waals-Brabant in goede banen te leiden, moet er in de geest van Good Move een waaier van alternatieven komen. Wie dat kan, moet voor een andere vervoerswijze kiezen. Dat moeten we aanmoedigen zonder ons daarbij te beperken tot slechts een alternatieve vervoerswijze.

Het bos wordt vanaf september nog ruimer toegankelijk voor fietsers en voetgangers. Zo komt er een mooi, autoluw en veilig fietsparcours.

Ik vind de vraag om meer fietspaden van de gemeente Ukkel gegrond, want ik ben ervan overtuigd dat we de fietsinfrastructuur in dat deel van het gewest moeten verbeteren. Ik zal dat in mijn antwoord aan de schepen ook zo formuleren.

We willen met Brussel Mobiliteit een realistische planning opstellen en geen beloften doen die we niet kunnen waarmaken.

Het is de bedoeling om grote voetgangerswegen aan te leggen, om mensen aan te moedigen om

décidé de passer par cette commission pour la deuxième phase, pour que nous puissions rendre un avis et discuter ensemble de la préparation de la fermeture - ou de l'ouverture, selon le point de vue - , des 80 % du bois dès la rentrée.

Selon que le bois de la Cambre est ouvert ou fermé à la circulation automobile, sur les voiries avoisinantes et concernant le bilan environnemental, des comptages de mobilité ont effectivement été faits. Voici les moyennes des temps de parcours qui ont été mesurés :

- depuis la drève de Saint-Hubert jusqu'à l'avenue Legrand, le matin d'un jour ouvrable avant le confinement et lorsque le bois était ouvert aux voitures, il fallait compter 12 minutes ; et le 29 mai, après l'ouverture du nord du bois à la circulation des voitures, entre 11 et 13 minutes ;

- depuis l'avenue Louise jusqu'à la drève de Saint-Hubert, en soirée d'un jour ouvrable avant le confinement et avec le bois ouvert, il fallait compter 14 minutes ; et le 29 mai, après l'ouverture du nord du bois à la circulation des voitures, entre 16 et 18 minutes.

Il y a donc bien des différences entre les deux situations, mais elles ne se comptent qu'en minutes.

Par ailleurs, Bruxelles Mobilité travaille à l'optimisation des grilles de feux en préparation de la seconde phase, en cas de tempête ou en cas de fermeture totale le week-end. Ainsi, pour l'axe de Waterloo, les trafics et les feux doivent être adaptés pour se conformer davantage à la philosophie du plan régional de mobilité, notamment en incitant les automobilistes à contourner le bois de la Cambre par l'avenue Franklin Roosevelt, qui bénéficie de réserves de capacité plus importantes (voirie Auto PLUS). Les scénarios développés seront plus globaux, incluant des carrefours dans un périmètre élargi tels que le croisement de la chaussée de Waterloo avec l'avenue Molière.

Les réalités du terrain doivent être prises en compte. Ainsi, de nombreux carrefours ne sont pas encore gérés par la centrale des feux de Bruxelles Mobilité, laquelle permet d'intervenir très rapidement et à distance. Le travail d'intégration de tous les feux est en cours.

korte afstanden te voet af te leggen. Dat gaat samen met een afname van de autodruk.

Voorts is er het openbaar vervoer, dat door verscheidene maatschappijen wordt georganiseerd, zoals de trein voor mensen die van wat verder komen, want de MIVB rijdt niet tot in Waterloo. Dat is geen bevoegdheid van het Brussels Gewest, maar dat belet ons niet om bij de federale overheid een verhoging van het treinaanbod of de afwerking van het gewestelijk expresnet (GEN) te bepleiten.

De trein legt de afstand tussen het station van Sint-Genesius-Rode en Brussel-Zuid af in 16 minuten. Een auto doet daar buiten de spits 25 minuten over. De trein is dus echt sneller. Bovendien verbindt hij een heleboel kleine stations in Brussel.

De gemeente Ukkel telt vier treinstations. Het komt erop aan die bekend, aangenaam en toegankelijk te maken. We dringen er bij de federale regering sterk op aan om in de Brusselse stations te investeren.

Het MIVB-busverkeer verloopt ook veel vlotter op de Groenendaalse- en de Bosvoordselaan nu er geen auto's rijden.

Het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) voorziet in de aanleg van een aantal P+R's op het gewestelijke grondgebied. Voorts is er nog het bestaande Stalleparkeerterrein, waar we nog een nieuwe P+R willen aanleggen. Daarmee bieden we een gedeeltelijk antwoord op de problematiek van het dagelijkse autogependel.

Om een modal shift in de stad te bewerkstelligen, moeten we werk maken van P+R's die zo ver mogelijk buiten de stad liggen, dus buiten het gewestelijke grondgebied.

Stations in de Rand zijn uitgelezen locaties om zo'n P+R aan te leggen. Ik hoop dat er snel een federale regering komt die op korte termijn in de NMBS investeert.

De besprekingen over tariefintegratie lopen. De huidige federale minister van Mobiliteit beseft maar al te goed hoe belangrijk het is om iedereen rond de tafel te krijgen. Ik hoop dat er zo snel mogelijk wat uit de bus komt.

(poursuivant en néerlandais)

Je vous invite à adresser vos questions relatives à l'impact sur l'environnement et la qualité de l'air à mon collègue Alain Maron.

(poursuivant en français)

Pour ce qui est de l'absence de structures adéquates permettant de réduire les flux de véhicules en provenance du Brabant wallon et les parkings des gares ucloises accessibles aux navetteurs, la réduction des flux de véhicules de navetteurs nécessite, dans l'esprit du plan Good Move, la création d'une palette d'alternatives. Il s'agit d'encourager tous ceux qui peuvent se déplacer autrement, grâce à plusieurs modes de déplacement : à pied, à vélo, en transports en commun, en covoiturage, en voiture partagée et en voiture individuelle.

Le bois sera davantage ouvert aux cyclistes et aux piétons à partir de septembre, et nous allons créer un très bel itinéraire cyclable, quasi sans voitures et donc sûr. Cela s'inscrit dans le cadre des projets de pistes cyclables que Bruxelles Mobilité développe pour les avenues Louise, Lloyd George, du Congo (un nom à changer à partir de ce week-end ?) et Émile De Mot.

J'ai bien reçu le courrier de la commune d'Uccle et estime sa demande de créer davantage de pistes cyclables sur son territoire légitime, car je suis convaincue de la nécessité d'augmenter l'offre cyclable de ce côté de la Région. Je répondrai en ce sens à l'échevin qui me harcèle presque à ce sujet.

Notre intention, avec Bruxelles Mobilité, est de dresser un calendrier réaliste, afin d'offrir une réponse correcte, plutôt que de faire des promesses que nous ne pourrions pas tenir. Nous examinons les possibilités, qui sont restreintes par l'effet de la crise du coronavirus sur les entrepreneurs.

Pour les piétons, l'idée est de créer des magistrales piétonnes, afin d'encourager ceux qui sont enclins à parcourir de petites distances à pied. Cela concourra à la réduction de la pression automobile.

D'un autre côté, il y a les transports en commun gérés par différents opérateurs, dont le train pour les navetteurs qui viennent d'un peu plus loin,

In eerste instantie gaat het over de Rand. Mobility as a service (MaaS) zou ons moeten helpen om een grote sprong voorwaarts te maken. In de toekomst moeten alle betaalmogelijkheden voor het openbaar vervoer in een app beschikbaar worden. De MIVB moest haar MaaS-proefproject tijdens de coronacrisis helaas opschorten.

Mijnheer Weytsman, volgens mij is er geen 'aanvaardbare filedruk'. Ik ben ervan overtuigd dat het terugdringen van het autogebruik tot vlotter verkeer leidt en dat is goed voor iedereen. De filedruk verminderen betekent niet meer ruimte voor auto's aanleggen, want ze hebben al de beschikking over 70% van de openbare ruimte.

Er moeten alternatieven komen. Meer investeringen in openbaar vervoer zijn nodig om het aantrekkelijk en betrouwbaar te maken. We moeten ook P+R's en veilige fietspaden aanleggen.

Die alternatieven komen ook automobilisten ten goede. Fietsers zijn de beste bondgenoten van autobestuurders, want ze helpen de filedruk te verminderen en maken parkeerplekken vrij.

De alternatieven leiden tot een verminderd autogebruik en bijgevolg tot een vlotter verkeer, wat goed is voor wie de auto moet gebruiken. Dat komt ook onze economie ten goede, want files kosten ons jaarlijks 4 tot 8 miljard euro.

puisque la STIB ne va pas jusqu'à Waterloo. Ce n'est pas une compétence de la Région bruxelloise, mais cela ne nous empêche pas de plaider auprès de l'État fédéral, chaque fois que nous en avons l'occasion, pour une augmentation de l'offre de trains ou la mise en route du réseau express régional (RER).

Le trajet en train entre les gares de Rhode-Saint-Genèse et du Midi prend seize minutes - contre 25 minutes en voiture en dehors des heures de pointe - et 23 minutes jusqu'à la gare Centrale. Le train est donc vraiment une alternative plus rapide. En outre, il connecte nombre de petites gares à Bruxelles.

La commune d'Uccle possède quatre gares ferroviaires. Il s'agit de faire en sorte qu'elles soient connues, agréables et accessibles. Nous mettons la pression sur l'autorité fédérale pour qu'elle y investisse et que ce réseau soit mieux intégré dans notre offre de transports.

La circulation des bus de la STIB est également beaucoup plus fluide sur les avenues de Groenendael et de Boitsfort en l'absence de voitures.

Le plan régional de mobilité (PRM) prévoit la création de quelques parkings de dissuasion sur le territoire régional. Pendant la crise du Covid-19, nous avons essayé d'être le plus flexibles possible, de trouver des solutions en urgence pour créer davantage de parkings de dissuasion. À ces initiatives s'ajoute le parking Stalle existant, où nous avons également le projet de créer un nouveau parking de dissuasion. Tout cela constituera une réponse partielle à la problématique de la navette motorisée quotidienne.

À Bruxelles comme ailleurs, pour obtenir un report modal en ville, les parkings doivent se situer le plus en amont possible des déplacements effectués. Il faut donc également créer des parkings de dissuasion hors du territoire régional.

Les lieux les plus indiqués pour les développer sont tout d'abord les gares situées en périphérie. L'idée est que les navetteurs se rendent dans ces gares et y laissent leur voiture pour continuer leur trajet en train. C'est cette logique que j'espère pouvoir développer dans les années à venir. J'espère qu'un gouvernement fédéral sera constitué assez

rapidement et qu'il investira réellement dans la SNCB à court terme.

Les discussions sur le sujet important de l'intégration tarifaire, dont il est question depuis treize ou quatorze ans, sont en cours. Dans ce cadre également, la présence d'un gouvernement fédéral facilite les choses. Le ministre fédéral de la mobilité actuel est bien conscient de l'enjeu de rassembler toutes les parties autour de la table. J'espère que nous pourrions aboutir à une solution le plus rapidement possible.

La première phase porte sur l'intégration tarifaire dans le premier cercle autour de Bruxelles. La mobilité à la demande (mobility as a service, MaaS) devrait grandement nous aider pour faire progresser le processus. Dans le futur, une même application devra intégrer les possibilités de paiement des différents modes de transport. Le projet pilote de MaaS devait se dérouler pendant la crise du coronavirus. La STIB a dû le reporter pour des raisons évidentes. Il est indispensable de progresser dans ce dossier.

Quant au "bon niveau de congestion", M. Weytsman, selon moi, il ne faut pas de congestion du tout. Je suis convaincue qu'une diminution de l'usage de l'automobile entraînera un trafic plus fluide, ce qui sera bon pour tout le monde. J'estime que diminuer la congestion ne veut pas dire créer plus d'espace pour les voitures, 70 % de notre espace public étant déjà prévu pour ces dernières.

Des solutions alternatives doivent être créées. Un investissement plus important dans les transports en commun, tel que celui consenti par la Région bruxelloise lors de la législature précédente, est nécessaire. Il faut le poursuivre pour obtenir un opérateur de transports en commun attractif et fiable. Des parkings de dissuasion et des pistes cyclables sécurisées doivent aussi être créées. Les habitants de zones comme Watermael-Boitsfort pourraient ainsi se déplacer en vélo en toute sécurité.

Ces alternatives vont dans le sens de l'automobiliste également, car il ne s'agit pas d'opposer les modes de déplacement. En effet, le cycliste est le meilleur allié de l'automobiliste, car il permet la réduction

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).*- Uw antwoord stelt mij teleur. Ik heb veel algemeenheden gehoord, terwijl mijn vragen heel precies waren. Ik had minstens verwacht om de bijlagen te ontvangen.

Met betrekking tot de verkeerstellingen heb ik alleen maar cijfers gehoord voor het traject tussen de Sint-Hubertusdreef en de Legrandlaan en het traject tussen de Louizalaan en de Sint-Hubertusdreef. De mobiliteit in Brussel is niet beperkt tot die twee assen.

Mijn vragen waren niet alleen gericht tot u, maar ook tot minister van Leefmilieu Maron. Zo had ik graag geweten wat de vervuiling voor, tijdens en na de sluiting van het Ter Kamerenbos was, maar ik heb geen antwoord op die vragen gekregen. Dat is onaanvaardbaar.

De parlementaire controle wordt uitgeoefend via de vragen en antwoorden. Ik heb de indruk dat Brussel Mobiliteit totaal geen rekening met de omwonenden houdt. Drie vierde van de inwoners langs de Waterlooosesteenweg en de Alsebergsesteenweg heeft geen auto omdat ze onder de armoedegrens leven, maar zij ondervinden de hele dag door hinder van de files, die nog erger zijn geworden sinds de sluiting van het bos.

Deze vraag gaat niet over het Warandepark of het park van Laken, maar als u de Grote Lindelaan tussen het Atomium en Laken of de straten langs het Warandepark sluit, zullen er eveneens

des embouteillages et libère de la place pour le stationnement.

Ces alternatives entraîneront une diminution de l'usage de la voiture et une fluidification du trafic, bénéfique pour ceux et celles qui ont besoin d'utiliser leur voiture. Mon but est la disparition des embouteillages à Bruxelles, afin que les automobilistes qui sont dans l'obligation de prendre leur voiture ainsi que les livreurs puissent circuler sans problème. Par ailleurs cela permettra une amélioration de notre économie, car les embouteillages nous coûtent entre 4 et 8 milliards d'euros par an. Le plan Good Move va dans ce sens en cherchant des réponses et des solutions. Je m'inscris pleinement dans cette logique.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Je ne suis pas satisfait par votre réponse, Mme la ministre. J'ai entendu beaucoup de généralités, alors que je vous avais posé des questions assez précises. Je m'attendais à recevoir à tout le moins des annexes. Sur les mesures des trajets, vous nous avez donné deux chiffres : le trajet entre la drève Saint-Hubert et l'avenue Legrand, et le trajet entre l'avenue Louise et la drève Saint-Hubert. La mobilité à Bruxelles, cela ne se résume pas à ça !

J'ai évoqué le trajet entre la place Saint-Denis et Watermael-Boitsfort, qui traverse Bruxelles, alors que vous traitez d'axes longitudinaux. Je serais atterré d'apprendre que ces chiffres de Bruxelles Mobilité servent à justifier une telle politique. Je suis un député de la majorité, et pourtant, je vous le dis : cela me pose un vrai problème. Je demande une objectivation claire et précise de la situation.

Mes questions étaient adressées à vous et à M. Maron, ministre de l'environnement. Je comprends que l'opposition proteste quand le ministre interpellé ne répond pas aux questions. En voilà un nouvel exemple. Je me fiche que M. Maron soit absent : j'aimerais avoir ses réponses aux questions qui lui étaient posées, à savoir quelle a été la pollution générée avant, pendant et après la fermeture du bois. Je n'ai pas obtenu ces réponses, et cela ne va pas !

Le contrôle parlementaire que nous exerçons doit se faire au travers de questions et de réponses précises. Je pense que l'administration bruxelloise

mobiliteitsproblemen ontstaan. De beslissingen moeten in overleg worden genomen, met de nodige tellingen vooraf en achteraf. Voor het Ter Kamerenbos zijn er duidelijk geen tellingen vooraf geweest.

De DéFI-fractie is voorstander van een tariefintegratie en heeft meerdere resoluties in die zin aangenomen. Sommige P+R's zijn evenwel nog altijd niet gerealiseerd. Aan het station van Linkebeek is de parking een eindhalte voor de bussen geworden, maar die bussen zitten nadien vast in de files op de Waterloosesteenweg. Hoe wilt u de pendelaars ervan overtuigen om hun auto aan de rand van de stad achter te laten als er geen P+R's aan de stations zijn, als die parkings betalend zijn (25 euro per halve dag) en als u geen alternatief aanbiedt via snel openbaar vervoer?

Het traject tussen Homborch en het centrum van Ukkel duurt 45 minuten met de bus. 's Morgens heb je een half uur nodig om de gemeente te doorkruisen. Er is verkeershinder op alle wegen in de omgeving van het Ter Kamerenbos.

Iedereen moet met respect worden behandeld. De gemeenten in het noorden en het zuiden van Brussel mogen niet tegen elkaar worden opgezet.

chargée de la mobilité se moque en réalité d'un certain nombre d'élus et de riverains qui, par ailleurs, ont abandonné la voiture. Sur la chaussée de Waterloo, les trois quarts des habitants n'ont pas de voiture, parce qu'ils vivent sous le seuil de pauvreté. Il en va de même pour la chaussée d'Alseberg. Ces personnes subissent du matin au soir des embouteillages qui se sont encore accentués depuis la fermeture du bois.

Mme Parmentier a évoqué Central Park, mais le bois de la Cambre n'est pas Central Park ! L'équivalent bruxellois de Central Park, situé dans le centre-ville, c'est le parc de Bruxelles. On ne parle ni du parc de l'Atomium, ni du parc de Laeken, qui sont traversés latéralement. Si vous fermez l'avenue du Gros Tilleul entre l'Atomium et Laeken, ou l'avenue qui longe le parc de Bruxelles, vous constaterez les problèmes de mobilité créés au nord de Bruxelles. Je ne demande pas que l'on ferme l'une de ces voiries, mais que les décisions se prennent de manière concertée, avec des mesures en amont et en aval. Or, en l'espèce, il n'y a aucune mesure en amont !

Nous sommes totalement favorables à une intégration tarifaire et nous avons d'ailleurs voté des résolutions en ce sens. Cependant, force est de constater que, pour les parkings de dissuasion, certains projets ne se sont pas concrétisés. Par exemple, à la gare de Linkebeek que je connais bien puisque j'habite à 100 m, le parking est devenu un terminus de bus ! Mais le bus qui passe par là est bloqué dans les embouteillages sur la chaussée de Waterloo. Comment voulez-vous convaincre les navetteurs de laisser leur voiture aux abords de la ville s'il n'y a pas de parking de dissuasion à côté des gares, si le stationnement à côté des gares est payant (25 euros par demi-journée) et si, en outre, vous n'offrez pas de solution alternative par le biais de transports publics rapides ?

À titre d'exemple, un trajet en bus entre Homborch et le centre d'Uccle dure 45 minutes. S'il est vrai qu'Uccle est la commune territorialement la plus grande, puisque près de 10 km séparent le haut du bas de son territoire, la traverser de part en part le matin prend une demi-heure. Toutes les voiries avoisinantes sont touchées. Central Park est traversé latéralement quatre fois.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *U zegt dat wij niet op uw vragen antwoorden, maar dat is een vreemde uitspraak, aangezien de heer Maron niet aanwezig is. Ik stel voor dat u uw beklag doet bij het Bureau.*

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *De vraag is aan de regering gesteld, aan u en aan minister Maron. Ik vraag niet dat de heer Maron fysiek aanwezig is. Ik wil zelfs genoeg nemen met een schriftelijke bijlage. Ik stel evenwel vast dat het Ter Kamerenbos werd gesloten zonder dat er tellingen werden uitgevoerd, tenzij een snelle telling op 29 mei omdat er een vraag werd gesteld.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Dat valt niet onder mijn bevoegdheid maar onder die van Brussel-Stad.*

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *Mijn vraag dateert van 27 mei en de cijfers van 29 mei. Een ambtenaar heeft wellicht snel een telling uitgevoerd. Dat is niet serieus.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik had u gewoon naar Brussel-Stad kunnen doorverwijzen.*

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *In een persbericht stond dat het probleem opgelost was en dat de zijkanten van het bos opnieuw zouden opengaan. De communicatie was niet coherent.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Wij respecteren het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move.*

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *Volgens Good Move moet er ook aan alternatieven worden gewerkt, maar daar heb ik niets over gehoord.*

Je voudrais donc que l'on soit respectueux envers tout le monde et que l'on n'oppose pas les communes du nord et du sud de Bruxelles.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Vous dites que nous ne répondons pas, mais je trouve votre assertion curieuse car M. Maron n'est pas ici. Je vous invite à vous plaindre auprès du Bureau.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- La question est posée au gouvernement, à vous et à M. Maron. Je ne demande pas la présence physique de M. Maron, je pourrais même me contenter d'une annexe écrite. Or, je prends note ici que l'on ferme le bois sans mesurage, hormis une petite action rapide le 29 mai parce qu'on a posé une question en ce sens.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je vous ai répondu : il ne s'agit pas de ma compétence mais de celle de la Ville de Bruxelles.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Pardonnez-moi, mais ma question date du 27 mai et vous nous fournissez des relevés du 29 mai. Un fonctionnaire est vraisemblablement allé faire des relevés en vitesse pour déterminer la situation de la mobilité au bois de la Cambre... Ce n'est pas sérieux.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'aurais pu vous renvoyer purement et simplement aux décisions prises par la Ville de Bruxelles.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Mes collègues ont fait allusion à un communiqué de presse stipulant que le problème était résolu et que le bois serait rouvert latéralement. J'aimerais que, quand on prend des positions, on les respecte et que l'on ne communique pas tout et son contraire.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous respectons le plan Good Move.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Le procès, je ne le fais pas qu'à vous, mais également à la Ville de Bruxelles. Des réponses doivent nous être données. Y a-t-il plus ou moins de pollution générée et prévoyons-nous des solutions alternatives en amont ? Dans tout ce que vous

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *Mevrouw de minister, ik heb evenmin een antwoord op al mijn vragen gekregen, onder meer over de verkeersstellingen in de straten rond het Ter Kamerenbos voor, tijdens en na de sluiting van het bos.*

Wat is de impact van de sluiting van het bos op het openbaar vervoer en de toegankelijkheid van de hulpdiensten?

Er is overleg nodig tussen de Brusselse gemeenten en met de gemeenten uit de Rand. Bij de reflectie over de toekomst van het Ter Kamerenbos mogen niet alleen Brussel-Stad en het gewest betrokken zijn, maar ook alle gemeenten waarop die beslissingen een impact hebben, evenals de economische en mobiliteitsmaatschappijen. Dat is de enige manier om een duurzame oplossing tot stand te brengen.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ik vind het ongepast om de ambtenaren van Brussel Mobiliteit te bekritisieren. Veel kritiek viseert bovendien de federale overheid en daar is minister Van den Brandt niet verantwoordelijk voor.*

Om de files te vermijden is er openbaar vervoer nodig dat niet zelf in de file vastzit. Om dat op te lossen, moet er plaats worden weggenomen van de auto. Daar is wat moed voor nodig, maar het moet gebeuren.

venez de dire, il n'y a rien en amont. Nous continuons à mettre la charrue avant les bœufs. Dans le plan Good Move, ce n'est pas la charrue avant les bœufs, mais les bœufs et la charrue.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Mme la ministre, je déplore que vous ne répondiez pas non plus à toutes mes questions, notamment concernant le comptage du trafic dans les voiries proches du bois de la Cambre avant et pendant sa fermeture ainsi qu'après sa réouverture.

Concernant l'évaluation de l'impact de la mesure, quel est l'effet de la fermeture du bois sur les performances des transports en commun et l'accessibilité des services de secours ?

La concertation entre les communes bruxelloises et même au-delà de notre Région est primordiale. L'objectif est de cesser de travailler chacun de son côté. Outre la Ville de Bruxelles et la Région, comme l'a indiqué M. Weytsman, toutes les communes sur lesquelles cette mesure a un impact doivent avoir leur mot à dire sur l'avenir du bois de la Cambre. Il faut également se concerter avec les acteurs économiques et en charge de la mobilité. Il importe de trouver une solution pérenne visant le meilleur modus vivendi possible dans et autour de cet écrin de verdure de la capitale.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Il n'y a pas lieu de critiquer les fonctionnaires de Bruxelles Mobilité. Je voudrais que nous restions corrects à cet égard. Je constate que de nombreuses critiques visent le niveau fédéral. Mme la ministre l'a dit, elle n'est évidemment responsable que de ses propres compétences.

De manière plus générale, nous sommes face au problème typique de la poule et de l'œuf. Il y a des embouteillages. Pour y échapper, nous avons besoin de transports en commun qui ne soient pas coincés dans les embarras de circulation. Pour sortir de ce cercle vicieux, il faut prendre de la place à la voiture. Des mesures courageuses sont nécessaires. Elles ne plairont pas, mais elles permettront de réaliser un véritable transfert modal. Ayons ce courage et arrêtons de parler uniquement des embouteillages.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *De heer De Bock stelde vragen aan twee ministers. Worden die dan allebei opgeroepen of beslist de regering zelf wie de vragen zal beantwoorden?*

Mevrouw de voorzitter.- Het is het Uitgebreid Bureau dat daarover beslist. Ik stel voor dat u dat daar morgen aankaat, mijnheer De Bock.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *Normaal ontvangen beide ministers de vragen en beslissen ze onderling wie zal antwoorden. Die geeft dan de antwoorden van beide ministers.*

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *In dit geval ligt het probleem dus bij de regering. Mevrouw Van den Brandt had de antwoorden van beide ministers moeten geven.*

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *Inderdaad, want anders moet ik mijn vragen aan de andere minister opnieuw indienen en de kans bestaat dat het Uitgebreid Bureau dan beslist dat ik drie maanden moet wachten.*

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).- *De regering moet blijkbaar wat meer onderling overleggen.*

Mevrouw de minister, vanaf 1 september zal het Ter Kamerenbos dus afgesloten worden voor het autoverkeer, met uitzondering van de Dianalaan, zoals het ook in het plan Good Move staat.

Waarom was uw persmededeling daar niet duidelijk over? Ik kan moeilijk aanvaarden dat u het volk zo misleidt.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- M. De Bock a soulevé la question intéressante des questions adressées à deux ministres. Les deux ministres sont-ils convoqués pour y répondre, ou le gouvernement décide-t-il librement quel ministre répondra ?

Mme la présidente.- C'est le Bureau élargi qui en décide. Je vous suggère de reposer cette question demain à l'occasion de sa prochaine réunion, M. De Bock, car il s'agit d'un véritable problème.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Généralement, les deux ministres reçoivent les questions et décident entre eux de qui fournira la réponse, sachant que celui qui s'en charge est censé transmettre les informations à l'autre.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Dans le cas présent, le problème se situe donc du côté du gouvernement, qui aurait dû fournir les deux réponses par la voix de Mme Van den Brandt.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Oui, car sinon, pour obtenir une réponse de l'autre ministre, je serais obligé de soumettre à nouveau ma question au Bureau élargi, qui risquerait de me rétorquer que je dois attendre trois mois avant de reposer une question sur un sujet qui vient d'être abordé. C'est la règle.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Visiblement, le problème réside surtout du côté du gouvernement, qui doit travailler davantage de concert.

Mme la ministre, je déduis de vos réponses que vous avez décidé collectivement, lors de la réunion du 26 mai, de vous inscrire à partir du 1^{er} septembre dans l'option préconisée par le plan Good Move, à savoir la fermeture totale du bois de la Cambre, à l'exception de l'avenue de Diane.

Pourquoi votre communiqué de presse n'était-il pas transparent sur ce point ? Vous avez clairement joué avec le citoyen en ne lui disant pas la vérité, puisque la décision prise lors de cette réunion n'a pas été communiquée. En ma qualité de représentant de la population, je peux difficilement cautionner de telles pratiques. Il s'agissait probablement de trouver un compromis entre les

Mevrouw de voorzitter.- De heer De Beukelaer kan zijn partijgenoot in het Uitgebreid Bureau vragen om de kwestie daar morgen aan te kaarten.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U zegt dat u niet bevoegd bent. Dat klopt natuurlijk, maar we zitten toch met een probleem dat we ten gronde moeten aanpakken. Ik ben het niet eens met de collega's die beweren dat leefbaarheid en bereikbaarheid niet samengaan. Ik denk dat je een mobiliteitsbeleid kunt voeren dat beide facetten verenigt.

Wanneer je belangrijke assen afsluit, moet je rekening houden met het verkeer dat op andere wegen ontstaat, wat de situatie soms erger kan maken dan ze oorspronkelijk was.

Leefbaarheid en bereikbaarheid kunnen wel degelijk samengaan. Wanneer je beslissingen neemt, zullen er in een beginfase inderdaad steeds reacties komen. Als zo'n beslissing bestudeerd en in overleg genomen wordt, kan er vooruitgang worden geboekt. In dit dossier is het echter onduidelijk op welke manier dit verliep en blijkt vooral dat de stad Brussel gewoon haar zin doet.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Ik heb niet veel antwoorden op mijn vragen gekregen. U zet gewoon uw visie uiteen. Ik respecteer die, maar u bent bevoegd voor mobiliteit, niet voor groene zones en bossen. Al mijn vragen hadden betrekking op de impact van uw beslissingen op de mobiliteit.*

Ik stel het evenmin op prijs dat u een karikatuur maakt van het debat. Niemand vraagt meer plaats voor de auto. Mijn fractie pleit zelfs voor het tegenovergestelde. Iedereen kon overigens al in het Ter Kamerenbos wandelen voordat het werd

différentes tendances, mais le résultat est problématique. Dont acte.

J'aurais aimé pouvoir poser des questions complémentaires à M. Maron au sujet de la régionalisation, mais son absence empêche tout débat.

Mme la présidente.- J'invite M. De Beukelaer à demander au représentant de son parti de soulever ce point lors de la réunion de demain du Bureau élargi.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Certes, cela ne relève pas de vos compétences, mais il n'empêche que nous sommes confrontés à un problème de fond. Contrairement à certains collègues, je pense que la politique de mobilité peut concilier accessibilité et qualité de vie.*

Lorsqu'on décide de fermer des axes importants, il faut tenir compte du report de trafic sur d'autres voiries, qui génère parfois une situation pire qu'au départ.

Toute décision suscite des réactions dans sa phase initiale, sans que cela empêche de progresser si elle est bien pensée et prise de manière concertée, ce qui ne semble pas être le cas dans ce dossier.

M. David Weytsman (MR).- Je n'ai pas reçu beaucoup de réponses à mes questions. En gros, vous m'exposez votre vision. Je la respecte, mais vous êtes la ministre de la mobilité, pas celle des espaces verts et des bois. Toutes mes questions visaient à réfléchir à l'impact de vos décisions sur la mobilité.

Je n'apprécie pas non plus que vous caricaturiez le débat. Personne ne demande ici de donner plus de place à la voiture. Mon groupe est même plutôt favorable à la mesure inverse.

afgesloten voor autoverkeer. Er zijn heel wat wandelpaadjes buiten de wegen. Wist u dat niet?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik wandel niet graag tussen wegen vol auto's. Ik zou me dan niet veilig voelen.*

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Als u zich 50 meter van de weg in het bos begeeft, ziet u geen auto's meer. De situatie kan nog beter, maar de sluiting van het Ter Kamerenbos voor gemotoriseerd verkeer heeft de kwaliteit van het openbaar vervoer of de andere verplaatsingswijzen niet verbeterd. Integendeel: ik heb u van bij het begin gewaarschuwd dat die beslissing negatieve gevolgen zou hebben voor de reïssnelheid van de MIVB, in het bijzonder van bus 41. Ik had u voorgesteld om een halte in het bos aan te leggen om meer Brusselaars naar het bos te lokken.*

U zegt dat de burgemeester van Brussel-Stad en uzelf overleg hebben gepleegd met de andere betrokken instanties. Wie zijn dat? Wat zijn de resultaten van de tellingen op de Franklin Rooseveltlaan? Ik wil graag weten welke gevolgen de afsluiting van het Ter Kamerenbos voor het autoverkeer heeft.

U hebt evenmin geantwoord welke filedruk voor u aanvaardbaar is. Het is goed om een visie te hebben, maar het is nog beter om de impact ervan te kennen, onder meer inzake de verkeersdruk op bepaalde verkeersassen. Wanneer zult u begrijpen dat de maat vol is? Het is niet normaal dat mensen meer dan een uur in de file staan op de Franklin Rooseveltlaan.

Mme Parmentier, le débat ne doit pas être général, mais intelligent. Il doit porter sur chaque axe, chaque route, et chercher à établir les conséquences de cette décision. Je me permets, moi, de parler de fermeture du bois de la Cambre, car il est ouvert à tout le monde en permanence. Vous pouviez d'ailleurs vous y promener bien avant cette décision. Il y a même une forêt à côté du bois. Vous ne saviez pas qu'il existe des sentiers en dehors des voiries ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je ne me promène pas au milieu de voiries pleines de voitures. Je ne m'y sentirais pas en sécurité.

M. David Weytsman (MR).- Je vous propose de pénétrer dans le bois. Après 50 m, vous ne verrez même plus les voitures. On peut encore améliorer la situation mais, aujourd'hui, la fermeture du bois de la Cambre, contrairement à ce que laisse entendre Mme Parmentier, ne consiste pas du tout à améliorer la qualité des transports en commun ou d'autres modes de déplacement. Au contraire, d'ailleurs : j'ai d'emblée attiré votre attention sur le fait que vos décisions ont des effets négatifs sur la vitesse commerciale de la STIB, et notamment sur le trajet du bus 41. Je vous avais proposé de prévoir un arrêt dans le bois pour encourager davantage de Bruxellois à s'y rendre.

Vous avez indiqué que le bourgmestre de Bruxelles et vous-même vous étiez concertés avec des acteurs. Pouvez-vous m'en donner la liste ? Pouvez-vous me fournir également les résultats des comptages sur l'avenue Franklin Roosevelt pour me permettre de comprendre les effets de la décision de fermer le bois de la Cambre à la circulation automobile ?

Vous ne me répondez pas non plus à propos du niveau de congestion qui est acceptable pour vous. Avoir une vision est une bonne chose, mais il est mieux d'essayer de comprendre comment elle peut s'articuler et quel impact elle peut avoir, notamment sur les niveaux de congestion sur certains axes. À partir de quand comprendrez-vous que les limites ont été dépassées ? On ne peut pas accepter de rester bloqué pendant une heure dans sa voiture sur l'avenue Franklin Roosevelt.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het fileprobleem bestaat al langer dan vandaag. Het plan Good Move is niet bedoeld om extra files te creëren, maar juist om het fileleed in Brussel te verminderen.*

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Uw interpretatie van het plan Good Move is een beetje 'borderline'.*

(Opmerkingen van minister Van den Brandt)

Ik begrijp niet waarom u kwaad wordt. Ik ben heel beleefd.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Uw laatste opmerking was beledigend.*

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Wanneer ik zeg dat uw interpretatie borderline is, bedoel ik gewoon dat die niet genuanceerd genoeg is.*

In het plan Good Move staat een passage over de mobiliteit in het Ter Kamerenbos en de omliggende verkeerswegen, maar het Ter Kamerenbos wordt niet als een invalsweg beschouwd, terwijl het in de praktijk wel degelijk een toegangspoort tot de stad is. Daarom zegt ik dat uw interpretatie wat subtieler moet zijn. Het woord borderline was niet negatief bedoeld.

Wat zijn de resultaten van de tellingen?

U hebt het gemotoriseerde verkeer weggehaald van de Lorrainedreef in het Ter Kamerenbos, waardoor er automatisch een verschuiving plaatsvindt naar de Terhulpensesteenweg. Gisteren heeft de burgemeester van Brussel-Stad verklaard dat hij de capaciteit van de Terhulpensesteenweg wil verhogen. Dat is geen slechte oplossing, maar hoe wil hij dat doen? Wat is uw standpunt daarover?

Tot slot heb ik geen antwoorden gekregen op mijn vragen aan de minister van Mobiliteit.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *Y a-t-il trop d'embouteillages à Bruxelles depuis hier ? Je n'accepte pas plus d'embouteillages. Le but du plan Good Move est de diminuer l'impact des embouteillages à Bruxelles, pas d'en créer.*

M. David Weytsman (MR).- *Reconnaissez que vous êtes "borderline" dans l'interprétation du plan Good Move...*

(Remarques de la ministre Van den Brandt)

Je ne sais pas pourquoi vous vous énervez. Je suis très poli.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *J'ai peut-être mal compris, mais j'ai cru entendre que vous disiez que j'étais "borderline" par rapport au plan Good Move, ce qui est une insulte.*

M. David Weytsman (MR).- *C'est peut-être un problème d'ordre linguistique. Quand je dis que vous êtes "borderline" dans l'interprétation, je veux juste dire qu'il y a peut-être des nuances à y apporter.*

Je vous rejoins dans votre réflexion sur la mobilité à l'intérieur du bois de la Cambre qui se trouve effectivement dans une phrase du plan Good Move, mais ce plan comporte par ailleurs d'autres phrases qui traitent des axes pénétrants. S'il est vrai que le plan Good Move ne cite pas le bois de la Cambre comme axe pénétrant, le bois est en réalité une entrée de ville. C'est pourquoi je vous ai dit que l'interprétation devait être un peu plus subtile. Je vous prie d'excuser mon usage du mot "borderline", qui ne se voulait vraiment pas péjoratif.

Pouvez-vous nous faire part du niveau de comptage ?

Vous avez bloqué la circulation sur la drève de Lorraine, reportant automatiquement le trafic, si la boucle sud est fermée, vers la chaussée de La Hulpe. Hier, le bourgmestre de la Ville de Bruxelles déclarait vouloir "optimiser" la chaussée de La Hulpe, c'est-à-dire augmenter sa capacité. Ce n'est pas une mauvaise solution, mais j'aimerais également comprendre votre position, et comment cette capacité sera augmentée.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik heb uitgelegd dat Brussel Mobiliteit aan de optimalisering van de verkeerslichten werkt.*

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Gaat het enkel om een betere synchronisatie van de lichten?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *U stelt me vragen over de verklaringen van een burgemeester. Waarom richt u zich niet direct tot hem? Voorts heb ik vragen gekregen over een overstapparking aan het station van Linkebeek, dat niet in Brussel ligt. Ik stel vast dat de partijen die de grootste verdedigers van de gemeentelijke autonomie zijn, mij nu verwijten dat ik een beslissing van een burgemeester niet toelicht.*

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Mijn vragen hebben betrekking op de Franklin Rooseveltlaan, die een gewestweg is waarop het verkeer op de Terhulpensesteenweg een directe impact heeft.*

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Het betreft hier een historische uitdaging: het geleidelijk openstellen van het Ter Kamerenbos. De regering gaf dan ook een historisch antwoord.

Het is begrijpelijk dat dit veel emoties losweekt en dat sommigen het frustrerend vinden dat hun voorkeur niet werd gevolgd. Dat is echter geen reden om zo'n toon aan te slaan tegenover de regering, in deze commissie en in dit parlement. De minister geeft steeds zo volledig en uitgebreid mogelijk antwoord op alle vragen en bijkomende vragen. Zij geeft ons bovendien alle beschikbare cijfergegevens en dat verdient respect. Sommigen maken zich druk omdat ze niet alle cijfergegevens hebben ontvangen. De minister moet zich nu eenmaal beperken tot wat beschikbaar is. Stel u voor dat iedereen zich zou veroorloven om een dergelijke toon aan te slaan tegen de regering! Dat kan echt niet door de beugel.

Je n'ai pas obtenu de réponses à mes questions légitimement adressées à la ministre de la mobilité.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Vous n'avez peut-être pas écouté à ce moment-là, mais j'ai expliqué que Bruxelles Mobilité travaillait à l'optimisation des grilles de feux.

M. David Weytsman (MR).- L'optimisation consiste simplement en une meilleure synchronisation des feux ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Vous m'interrogez sur la déclaration d'un bourgmestre. Si vous voulez savoir ce que celui-ci voulait dire, demandez-le-lui ! J'ai reçu des questions sur un parking de dissuasion à la gare de Linkebeek, qui ne fait même pas partie du territoire de la Région bruxelloise. Je constate que les partis qui sont les plus grands défenseurs des communes et des territoires communaux me reprochent de ne pas expliquer une décision prise par un bourgmestre.

M. David Weytsman (MR).- Je vous pose des questions sur l'avenue Franklin Roosevelt, qui est une voirie régionale, et sur laquelle la circulation dans la chaussée de La Hulpe a un impact direct.

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *Au défi historique de l'ouverture progressive du bois de la Cambre, le gouvernement a également fourni une réponse historique.*

Les émotions et frustrations que cette décision provoque chez certains sont compréhensibles, mais n'autorisent pas à adopter un ton irrespectueux vis-à-vis du gouvernement. La ministre s'efforce toujours de fournir les réponses les plus complètes et exhaustives possibles à toutes les questions, en fonction des chiffres disponibles.

(poursuivant en français)

Nous devons demeurer respectueux et respectables dans notre manière de communiquer. C'est une tradition ici, maintenons-la.

Rappelons aussi que le règlement prévoit d'introduire une question écrite lorsqu'on a

(verder in het Frans)

We moeten op een respectvolle en respectabele manier blijven communiceren.

Wie veel cijfers vraagt, kan volgens het reglement trouwens ook een schriftelijke vraag indienen. Een vraag om uitleg is daar niet voor bedoeld.

(verder in het Nederlands)

Ik denk dat hier verschillende zaken op een hoopje worden gegooid. Het is normaal dat hier maar één minister aanwezig is. De regering verzamelt intern ook de nodige informatie voor er een antwoord wordt gegeven. Dat kan ter sprake gebracht worden in het Uitgebreid Bureau.

Je kunt niet alle mobiliteitsproblemen die historisch gegroeid zijn, zoals in Ukkel bijvoorbeeld, in de schoenen schuiven van één minister die nog maar sinds kort bevoegd is. Laten we redelijk blijven. Bovendien is het zo dat men, wat Brussel betreft, voortdurend moet afstemmen met de verschillende niveaus. Ook voor een gewestweg is er overleg nodig met de lokale besturen. Zelfs wanneer er een akkoord is, heb je nog geen garantie dat de verschillende partijen het akkoord op dezelfde manier interpreteren en communiceren.

Het belangrijkste wat we hier voor ogen moeten houden is dat er een beleidskeuze werd gemaakt die in de lijn ligt van de keuzes van deze regering. Mijn persoonlijke appreciatie luidt: proficiat en ga zo door. Debatten zouden in deze commissie overigens in een correcte vorm moeten kunnen worden gevoerd.

Mme la présidente.- Als een parlamentslid uiting geeft aan zijn ontevredenheid, is dat geen belediging aan het adres van de regering. Wat mij betreft heeft iedereen zich op een aanvaardbare manier uitgedrukt.

De heer Arnaud Verstraete (Groen) *(in het Frans).*- Een parlamentslid mag best ontevreden

beaucoup de chiffres à demander. Cela ne se fait pas dans le cadre d'une demande d'explications.

(poursuivant en néerlandais)

La présence d'un seul ministre est une chose normale. Le gouvernement réunit les informations en interne avant de fournir une réponse.

Vous ne pouvez pas imputer à une ministre récemment élue tous les problèmes de mobilité qui se sont historiquement amplifiés. De plus, la réalité bruxelloise impose une coordination constante des divers niveaux de pouvoir. Et même en cas d'accord, rien ne garantit que les différentes parties en aient la même interprétation et communiquent de la même manière.

L'essentiel à retenir, c'est qu'une option politique a été prise, qui s'inscrit dans le droit fil des choix de ce gouvernement.

Mme la présidente.- L'expression du mécontentement d'un député n'est pas une offense au gouvernement. C'est ainsi que je le perçois en tant que présidente. Il faut, certes, respecter son interlocuteur, mais je pense que le point de vue que nous venons d'entendre a été exprimé de manière acceptable.

M. Arnaud Verstraete (Groen).- J'admets que l'on exprime son mécontentement, mais j'ai entendu dire que la ministre était un peu "borderline" avec

zijn, maar zeggen dat de minister een borderliner is, vind ik niet aanvaardbaar.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Dat heb ik niet gezegd! Ik heb gezegd dat haar interpretatie van bepaalde woorden en beetje 'borderline' is.*

Mevrouw de voorzitter.- De term is dubbelzinnig. 'Paradoxaal' was misschien een beter woord.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Mijn excuses. Ik had al gezien dat die term de minister niet beviel.*

De heer Arnaud Verstraete (Groen) *(in het Frans).*- *De heer De Bock zei ook dat het hem niet kan bommen welke minister antwoordt. Dat is toch nogal een vreemde uitdrukking.*

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Kunnen we ons misschien opnieuw concentreren op de inhoud?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Een woord kan in het Frans een heel andere connotatie hebben dan in het Nederlands.*

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *In dat geval verontschuldig ik mij. Ik wilde zeker niet suggereren dat u geestesziek bent. Ik wilde alleen zeggen dat het plan Good Move soms op verschillende manieren geïnterpreteerd kan worden en dat u de interpretatie kiest die u het beste uitkomt.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *In Good Move staan een aantal plattegronden, waaronder een van de omgeving van het Ter Kamerenbos.*

Velen hebben gevraagd welke instanties ik zoal geraadpleegd heb of nog zal raadplegen. Het gaat

ses plans globaux. Il s'agit quand même d'un terme psychiatrique...

M. David Weytsman (MR).- Je n'ai pas dit cela ! J'ai dit qu'elle était un peu borderline dans l'interprétation des mots.

Mme la présidente.- Le terme est ambigu. Il aurait mieux valu utiliser le mot "paradoxal".

M. David Weytsman (MR).- Soit, excusez-moi. J'ai vu d'emblée que la ministre avait tiqué quand j'ai utilisé ce terme.

M. Arnaud Verstraete (Groen).- M. De Bock a aussi dit qu'il "se fichait" de savoir quel ministre lui répondait. C'est une manière un peu étrange de s'exprimer...

M. David Weytsman (MR).- Au lieu d'allumer un feu croisé, pourrions-nous nous recentrer sur les questions de fond ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il est intéressant de constater qu'un mot sans connotation en français peut en avoir une lourde en néerlandais.

M. David Weytsman (MR).- Si ce terme a une telle connotation, je vous présente mes excuses. Je ne voudrais pas que le débat tourne autour de cela. Mme la ministre ne souffre bien sûr d'aucun trouble psychiatrique. Je voulais dire que le plan Good Move pouvait être vu sous deux angles différents : celui du bois ou celui de l'entrée de ville.

D'ailleurs, dans le plan Good Move, deux interprétations sont possibles à des pages différentes. Je ne doute pas que vous l'ayez compris et que vous ayez saisi celle qui vous convient. Je vous présente mes excuses si ce mot a été mal interprété par certains.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le plan Good Move comporte des cartes en annexe, parmi lesquelles figure un plan de ce quartier.

Plusieurs d'entre vous m'ont demandé la liste de tous ceux que nous avons consultés et prévoyons encore de rencontrer. Je préfère répondre aux

echter om een beslissing van de stad Brussel. Die moet het Brussels Gewest dus raadplegen en ik heb er dan ook voor gezorgd dat de gewestelijke mobiliteitsconsulenten hun zegje hebben kunnen doen.

Mijnheer De Bock, u kunt niet enerzijds de autonomie van de gemeenten verdedigen en u anderzijds boos maken als een gemeente beslissingen neemt die een impact hebben op een andere gemeente. Uiteraard heeft de beslissing van de stad Brussel gevolgen voor Elsene, Ukkel en andere gemeenten. Dat is precies waarom sommigen ervoor pleiten om bepaalde bevoegdheden te regionaliseren.

De reissnelheid van buslijn 41 moet omhoog. Dat is mogelijk door de bus te laten rijden door een autovrij Ter Kamerenbos.

U kunt mij een schriftelijke vraag stellen over de gedetailleerde cijfers van de tellingen van 29 mei.

Meningsverschillen zijn normaal in een democratie. Ik wil dat ook het aantal mensen in het park wordt geregistreerd. Het gaat niet alleen om de impact op het autoverkeer, ook de levenskwaliteit van de Brusselaars is van belang. Het doel is om het Ter Kamerenbos aangenamer te maken voor voetgangers en fietsers.

Ik wil met de betrokken gemeenten, de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) en andere partners nagaan hoe we de situatie in goede banen kunnen leiden. De dubbele rijrichting invoeren op de Dianalaan, is een mogelijkheid die ook in Good Move staat. Ik beseft echter dat niet alle parlementsleden het plan in detail hebben bekeken.

Er zal inderdaad nog heel wat moeten gebeuren met betrekking tot het afregelen van verkeerslichten, parkeerplaatsen enzovoort. Daarover wordt de komende weken overlegd, maar de uiteindelijke beslissing wordt door de stad Brussel genomen.

invitations. Que l'on soit d'accord ou pas, cette décision relève de la Ville de Bruxelles. Il importe que la commune nous consulte à ce sujet, ce pourquoi nous lui avons demandé de rencontrer les conseillers régionaux en mobilité afin d'évaluer l'impact de cette mesure.

M. De Bock, vous ne pouvez pas à la fois défendre le principe de liberté des communes dans l'exercice de leurs compétences et vous fâcher lorsqu'un tel exercice a un impact sur une autre commune. C'est précisément pour cette raison que plusieurs d'entre nous plaident pour une harmonisation de certaines compétences au niveau régional. Les décisions prises par la Ville de Bruxelles ont, bien sûr, un impact à Ixelles, Uccle et ailleurs, raison pour laquelle une politique régionale est essentielle et des débats plus institutionnels s'imposent.

La ligne de bus 41 doit voir sa vitesse commerciale augmenter. Pour ce faire, l'objectif, dans la deuxième phase, est qu'il circule dans un bois de la Cambre déchargé du trafic automobile.

Les questions concernant les comptages peuvent m'être adressées par écrit. Je m'engage à vous fournir les chiffres exacts et récents, datés du 29 mai.

Nos points de vue divergent, à n'en pas douter, ce qui est légitime en démocratie. Je souhaite que les comptages intègrent également le nombre de personnes présentes dans le parc. Il faut tenir compte de tous les facteurs, de l'impact non seulement sur le trafic automobile, mais aussi sur la qualité de vie des Bruxellois, lesquels ont pu profiter d'un espace vert qualitativement meilleur en l'absence de circulation. L'objectif est de faciliter l'accès des piétons et des cyclistes au bois.

Nous voulons travailler avec les communes, des partenaires et la Commission régionale de la mobilité (CRM) pour étudier comment gérer la situation de la manière la plus appropriée. La mise en double sens de l'avenue de Diane est aussi une piste prévue dans le plan Good Move. Je comprends que tout le monde n'ait pas lu ce dernier en détail, mais la stratégie est bien celle-là.

Certes, de nombreux aménagements seront nécessaires quant aux feux de circulation sur la chaussée de Waterloo, aux places de

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).*- Bedankt dat u de cijfers wilt opvragen, maar u weet niet eens of die bestaan. Dat was juist de reden van onze vraag. We willen weten of er tellingen zijn uitgevoerd om bepaalde beslissingen te rechtvaardigen.

Ik betwijfel of een capaciteitsverhoging van de Terhulpensesteenweg de mobiliteit zal verbeteren of de vervuiling zal terugdringen. U zegt boudweg dat ik de vraag maar aan minister Maron moet stellen omdat hij u geen cijfers heeft meegedeeld.

Ik betwijfel ook dat de levenskwaliteit van de mensen die in het bos komen, beter zal worden zonder auto's. Als de files in de omgeving twee uur langer duren, zorgt dat voor een enorme vervuiling die tot tweehonderd meter verder merkbaar is. Er staat geen scherm om te voorkomen dat vervuilde lucht het bos binnendringt.

Ik betwijfel ook of de levenskwaliteit van de omwonenden beter wordt als ze twee of drie uur langer per dag dieseldampen, fijn stof en andere deeltjes moeten inademen. Ik vraag dus om een gulden middenweg te zoeken en objectieve gegevens te verzamelen voor het debat.

We mogen de belangen van diegenen die eenmaal per week naar het bos komen, niet boven de belangen van de omwonenden plaatsen, die elke weekdag zware overlast ondervinden en hun ramen niet kunnen openzetten. Dat is het debat dat we moeten voeren, los van iedere ideologie. Beleidsmaatregelen moeten op objectieve cijfers en vaststellingen gebaseerd zijn.

Wij hebben met uw voorganger, de heer Smet, een debat gehad over de verlenging van de Noctislijn tot Linkebeek. Hij las gedurende dertig minuten het antwoord van de MIVB voor waarin telkens werd herhaald dat dat niet mogelijk was. Na de vergadering is hij naar mij gekomen om te zeggen dat hij het antwoord van de MIVB niet begreep, dat

stationnement... Il faut se concerter à ce sujet et c'est ce que nous ferons dans les prochaines semaines. Toutefois, il revient à la Ville de Bruxelles d'entamer tout le processus car le territoire lui appartient, quoi qu'on en dise.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Je vous remercie, Mme la ministre, de rechercher les chiffres à nous transmettre. Or, vous ne savez pas s'ils existent, et c'était bien là l'origine de notre courroux. Nous ignorons si des mesures ont été effectuées pour justifier l'une ou l'autre option.

On parle de l'optimisation de la chaussée de La Hulpe, mais je ne suis pas du tout convaincu que cela réduira les incidences sur la mobilité et la pollution. Vous dites, de manière un peu péremptoire, que je n'ai qu'à poser la question à M. Maron, car il ne vous a pas transmis les chiffres. Vous dites aussi que la qualité de vie des usagers du bois sera meilleure sans les voitures. Je n'en suis pas si sûr. La chaussée de Waterloo se situe à moins de 200 mètres. Quand elle est embouteillée deux heures de plus, la pollution engendrée à 200 mètres est immense. Aucun écran vert n'empêche cette pollution de pénétrer dans le bois. C'est ce que je pense intuitivement.

Je demandais justement de prouver que la qualité de vie des usagers du bois serait effectivement meilleure qu'avant, même avec deux heures de pollution en plus sur la chaussée de Waterloo. Je voudrais aussi savoir si l'espérance de vie des riverains sera meilleure quand ils auront deux à trois heures supplémentaires de diesel, de particules fines et tutti quanti sous leurs fenêtres parce qu'on aura "optimisé" la chaussée de La Hulpe. J'aimerais trouver un juste milieu, car je ne suis fermé à aucune solution, mais il faut objectiver le débat.

Arrêtons d'opposer ceux qui se rendent une fois par semaine au bois, parce qu'ils n'y vont pas a priori quand ils travaillent et pendant les heures de pointe – en tout cas, ils doivent être fortement minoritaires –, et ceux qui, tous les jours, sont chez eux et travaillent et qui voudraient ouvrir leurs fenêtres mais ne le peuvent pas, eux qui n'ont pas les moyens d'habiter ailleurs qu'à la chaussée de Waterloo. Tel est le débat que nous devons mener,

die verlenging zinvol was en dat er soms naar de omwonenden moet worden geluisterd.

Een minister moet naar de verkozenen luisteren. Zij dienen de interpellaties niet voor hun plezier in, maar trachten na te gaan of het beleid de situatie beter of slechter maakt. Ik kan leven met vijftien minuten extra files per dag als u mij kunt bewijzen dat daardoor de luchtkwaliteit voor de omwonenden verbetert. Als dat evenwel niet het geval is, moet u de positieve en negatieve aspecten tegen elkaar afwegen.

- Het incident is gesloten.

sans idéologie aucune. La politique doit s'appuyer sur des chiffres et des constats.

Quand M. Smet était à votre place, nous avons eu un débat sur le prolongement de la ligne Noctis de Uccle-Calevoet à Linkebeek. Pendant 30 minutes, il a lu la réponse que la STIB lui avait préparée tout en répétant "Ce n'est pas possible...". Après la réunion, il est venu me dire que cette réponse n'était pas satisfaisante, qu'il fallait parfois écouter les habitants et les riverains, que cette prolongation avait un sens et qu'il ne comprenait pas la position de la STIB.

Un ministre doit pouvoir écouter les députés – qu'ils soient de la majorité de l'opposition – en considérant que leurs interpellations ne sont pas lancées juste pour le plaisir. Il faut se demander si ce qu'on fait est mieux ou pire, et être capable de l'objectiver. Personnellement, je peux vivre avec trois, cinq ou quinze minutes d'embouteillages en plus chaque jour si l'on me prouve que cela améliore la qualité de vie des riverains. Mais si cela doit la dégrader, je voudrais que nous mettions en balance les aspects positifs et négatifs.

- L'incident est clos.