PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT

**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 4 MAI 2021**

_____

**SESSION 2020-2021**

_____

**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 4 MEI 2021**

_____

**ZITTING 2020-2021**

_____

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

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

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

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

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

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op www.parlement.brussels

# SOMMAIRE

Demande d'explications de M. David Weytsman 1

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,

concernant "la mise en œuvre de l'amélioration de l'offre S dans et vers Bruxelles en partenariat avec la STIB".

Discussion – Orateurs :

M. David Weytsman (MR)

M. Jonathan de Patoul (DéFI)

Mme Carla Dejonghe (Open Vld)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de M. Marc-Jean Ghyssels 11

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 maîtrise des nuisances sonores provoquées par le ring".

Discussion – Orateurs :

M. Marc-Jean Ghyssels (PS)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

M. Tristan Roberti (Ecolo)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

# INHOUD

Vraag om uitleg van de heer David Weytsman 1

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

betreffende "de verbetering van het S-aanbod in en naar Brussel, in partnerschap met de MIVB".

Bespreking – Sprekers:

De heer David Weytsman (MR)

De heer Jonathan de Patoul (DéFI)

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van de heer Marc-Jean Ghyssels 11

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

betreffende "de beheersing van de door de Ring veroorzaakte geluidshinder".

Bespreking – Sprekers:

De heer Marc-Jean Ghyssels (PS)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

De heer Tristan Roberti (Ecolo)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

| | | | |
|---|---|---|---|
| Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven<br><br>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,<br><br>concernant "le suivi de la phase test sur le pont de Cureghem à Anderlecht". | 17 | Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven<br><br>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,<br><br>betreffende "de opvolging van de testfase op de Kuregembrug in Anderlecht". | 17 |
| Question orale de M. Marc Loewenstein<br><br>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,<br><br>concernant "l'étude de Vias sur les comportements dangereux et irritants des usagers de la route dans le cadre de la Semaine internationale de la courtoisie au volant". | 19 | Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein<br><br>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,<br><br>betreffende "het Vias-onderzoek over gevaarlijk en ergerlijk gedrag van de weggebruikers in het kader van de internationale week van de hoffelijkheid in het verkeer". | 19 |
| Question orale de M. Youssef Handichi<br><br>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,<br><br>concernant "les aides aux commerçants du quartier de l'avenue de Stalingrad suite aux travaux du métro". | 22 | Mondelinge vraag van de heer Youssef Handichi<br><br>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,<br><br>betreffende "de steun voor de handelaars van de wijk van de Stalingradlaan ingevolge de metrowerken". | 22 |
| Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven<br><br>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,<br><br>concernant "les nouveaux aménagements problématiques sur le boulevard Sylvain Dupuis". | 26 | Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven<br><br>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,<br><br>betreffende "de nieuwe problematische inrichtingen op de Sylvain Dupuislaan". | 26 |
| Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel | 29 | Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel | 29 |

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 living labs pour se réapproprier l'espace public".

Question orale de Mme Cieltje Van Achter 32

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,

concernant "le réaménagement de la place Meiser".

Question orale de Mme Cieltje Van Achter 35

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 suspension d'un abonnement STIB".

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 37

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 charte de participation citoyenne".

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

betreffende "de living labs om zich de openbare ruimte opnieuw toe te eigenen".

Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter 32

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

betreffende "de heraanleg van het Meiserplein".

Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter 35

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

betreffende "het schorsen van een abonnement bij de MIVB".

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 37

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

betreffende "het handvest voor burgerparticipatie".

1103 Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.

1105 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. DAVID WEYTSMAN**

1105 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,**

1105 **concernant "la mise en œuvre de l'amélioration de l'offre S dans et vers Bruxelles en partenariat avec la STIB".**

1107 **M. David Weytsman (MR)**.- Le ministre fédéral de la mobilité a pour ambition d'améliorer l'offre S lancée par son prédécesseur. C'est une bonne chose pour les Bruxellois ! Il est important de poursuivre ensemble ce projet fédéral et régional. Le plan de transport de la SNCB étant connu jusque 2024, ces changements devraient donc principalement porter sur la période entre 2024 et 2030. Est-ce bien exact ?

Le ministre fédéral a souligné son ambition de renforcer l'offre S à Bruxelles au moyen de quatre changements :

- par l'axe est-ouest en complément de l'axe nord-sud, ce qui engendre des conséquences pour notre Région ;

- en rappelant son ambition d'une intégration tarifaire nationale ;

- en prévoyant 500 mètres de voies supplémentaires avec un nouvel ouvrage d'art proche de l'usine Audi Bruxelles ;

- enfin, il semble que le ministre prévoie aussi la création de nouveaux points d'arrêt.

Ces changements dépendent principalement du gouvernement fédéral, mais ils affectent les Bruxellois et ne peuvent être mis en œuvre que moyennant une excellente coordination entre le gouvernement fédéral et les gouvernements régionaux. Cette coordination doit notamment porter sur les choix des investissements, leur financement, l'agenda des chantiers, la coordination des horaires ou l'interopérabilité des choix technologiques. Ces changements doivent d'ailleurs être discutés au sein du Comité exécutif des ministres de la mobilité (CEMM), voire du comité de pilotage du réseau express régional (RER), dans lesquels vous siégez personnellement ou par le biais de vos représentants.

Concernant ces projets et les ambitions du gouvernement bruxellois, êtes-vous davantage informée des ambitions du ministre fédéral ? Pouvez-vous nous les présenter ?

Ces projets ont-ils été concertés avec le gouvernement bruxellois ? Ont-ils été discutés au sein du CEMM ou au sein du comité de pilotage du RER ?

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

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

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

**betreffende "de verbetering van het S-aanbod in en naar Brussel, in partnerschap met de MIVB".**

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).- De federale minister van Mobiliteit wil het S-aanbod verbeteren. Klopt het dat de veranderingen zullen gelden voor de periode 2024-2030?*

*De federale minister wil het S-aanbod uitbreiden door middel van verbeteringen aan de as oost-west, een nationale tariefintegratie, 500 meter extra spoorlijnen en nieuwe haltes. Dat heeft gevolgen voor ons gewest en daarom is een uitstekende coördinatie nodig tussen de federale regering en de gewestregering.*

*Heeft de federale minister u geïnformeerd over zijn ambities?*

*Is er over de plannen overleg geweest in het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) of het GEN-stuurcomité?*

1109 Quelles sont vos demandes en matière de renforcement de l'offre S ? Quels besoins d'augmentation de fréquence avez-vous identifiés sur quelles lignes, tant aux heures creuses qu'aux heures de pointe ?

Estimez-vous nécessaire de créer de nouveaux points d'arrêts ? Le gouvernement de Charles Michel avait inauguré trois nouvelles gares à Bruxelles. Quels sont les besoins, selon vous, pour les prochaines années ? Quelles sont vos ambitions ?

Qu'en est-il de la rénovation des gares actuelles qui sont parfois directement connectées aux arrêts de la STIB ? Pour le groupe MR, l'entretien, l'éclairage et la sécurisation de ces gares font partie des priorités pour que l'offre S soit encore plus attractive. Cette réflexion fait écho aux discussions de la semaine dernière sur la résolution visant à lutter contre le harcèlement sexiste dans les transports en commun.

Quelles conséquences générales ces projets auront-ils pour la STIB ?

Un renforcement de la fréquence des trains S sur l'axe est-ouest nécessiterait la construction d'un nouvel ouvrage d'art pour permettre un chevauchement des lignes ferroviaires. L'investissement serait de plusieurs dizaines de millions d'euros et les travaux dureraient, selon les premières estimations, de cinq à dix ans. Cette solution soutenue par le ministre fédéral est-elle la plus optimale, au sens économique, pour les Bruxellois, vu la hauteur de l'investissement ?

Ces choix ne risquent-ils pas de rentrer en conflit avec l'offre de trains IC, laquelle est cruciale pour éviter que les navetteurs ne se reportent sur leur voiture ? Il faut au contraire tout faire pour développer des offres S et IC attractives, afin de soutenir le transfert modal de tous les Belges, navetteurs et Bruxellois. Quelle est votre analyse de la situation ?

Que prévoit la STIB pour soutenir davantage l'offre S ?

Un plan de communication à destination des navetteurs et des Bruxellois autour de l'offre S et des raccordements avec le réseau de la STIB est-il à l'ordre du jour ?

Quelles mesures doivent-elles être prises pour améliorer la connectivité STIB-SNCB sur le territoire bruxellois ?

*Wat zijn uw wensen inzake de uitbreiding van het S-aanbod? Zijn er volgens u nieuwe haltes nodig?*

*Hoe staat het met de renovatie van de huidige stations? Het onderhoud, de verlichting en de beveiliging van die stations zijn prioriteiten voor de MR-fractie.*

*Welke algemene gevolgen hebben de plannen voor de MIVB?*

*Voor meer S-treinen op de oost-westas moet een nieuw kunstwerk worden gebouwd. De investering zou tientallen miljoenen euro bedragen en de werkzaamheden zouden vijf tot tien jaar duren. Is dat de beste oplossing voor de Brusselaars?*

*Botsen de keuzes niet met het aanbod IC-treinen?*

*Hoe wil de MIVB het S-aanbod beter ondersteunen?*

*Komt er een communicatieplan?*

*Welke maatregelen zijn nodig om het MIVB-aanbod beter te laten aansluiten op het NMBS-aanbod?*

1111 **M. Jonathan de Patoul (DéFI)**.- Le groupe DéFI estime qu'améliorer l'offre S est pour Bruxelles une nécessité. Ce mode de transport permet de déplacer rapidement un grand nombre de voyageurs. Mais le but de ce réseau ne doit pas être limité à la traversée de la Région, il doit aussi être ouvert et attrayant pour les Bruxellois eux-mêmes.

Qu'en est-il de vos contacts avec votre collègue au niveau fédéral sur la question ?

En matière d'augmentation de l'offre, nous soutenons l'objectif d'un train toutes les quinze minutes. Existe-t-il une étude

**De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** *(in het Frans).- Voor DéFI moet het S-aanbod worden verbeterd. Het moet ook aantrekkelijk zijn voor de Brusselaars zelf.*

*Hebt u hierover contacten met de federale minister?*

*Ons doel is een trein om de vijftien minuten. Bestaat er een studie hierover?*

sur la fréquentation actuelle et potentielle de ces lignes ? Cela permettrait de phaser l'augmentation des fréquences en commençant par les lignes les plus intéressantes. Comment envisagez-vous ces développements ?

Le réseau S est encore mal connu des Bruxellois et les faibles fréquences n'arrangent rien. Qu'en est-il de la signalétique et de la communication envers les usagers ? Peu de gens n'ont ne fût-ce qu'une idée du nombre de gares existant à Bruxelles.

*Het S-aanbod is nog weinig bekend bij de Brusselaars. Hoe staat het met de communicatie naar de gebruikers?*

1113 **Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** *(en néerlandais).- Les gens ne se rendent pas suffisamment compte que dans Bruxelles, il est souvent plus facile et rapide d'emprunter le réseau S que la STIB, surtout dans les quartiers où il n'y a pas de métro.*

*Le seul problème, c'est qu'il n'y a que deux trains directs par heure dans la plupart des petites gares bruxelloises. Augmenter l'offre S contribuerait à faciliter l'accès aux transports publics en général et augmenterait l'utilisation de ce réseau.*

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)**.- Mensen beseffen te weinig dat het S-aanbod binnen Brussel vaak een veel gebruiksvriendelijkere optie is dan dat van de MIVB, vooral in de buurten waar er geen metro is.

Om een concreet voorbeeld te geven: momenteel kan je met de S-trein vanuit Sint-Agatha-Berchem in een kwartier rechtstreeks naar Brussel-Centraal rijden. Als je met de MIVB reist, moet je tram en metro combineren en ben je minstens 35 minuten onderweg, als je niet net de tram hebt gemist.

Het enige probleem is dat er maar twee rechtstreekse treinen per uur zijn. Dat geldt voor Sint-Agatha-Berchem, maar ook voor alle andere kleine Brusselse treinstations. Naast de andere voorstellen is dus ook een drastische verhoging van het S-aanbod - en die hoeft niet eens zo duur te zijn - echt noodzakelijk om het openbaar vervoer laagdrempeliger te maken. Als mensen eenmaal het gemak daarvan ontdekken, zullen ze er ook gebruik van maken, maar nu is het aanbod te beperkt.

1115 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).- Y aura-t-il effectivement quatre trains par heure à partir de 2024 ?*

*Dans la mesure où la vitesse d'une ligne est déterminée par le train le plus lent circulant sur la voie, la cohabitation avec des trains rapides est-elle problématique pour le développement du réseau S ? Dispose-t-on de suffisamment de lignes séparées ? La situation sur la jonction Nord-Midi ne devrait pas poser de problèmes.*

*Toutes les gares, même peu fréquentées, restent-elles ouvertes ? Cette décision a-t-elle fait l'objet d'une concertation ? Qu'en pensez-vous ?*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Hebt u er zicht op of die vier treinen per uur effectief vanaf 2024 zullen rijden?

De traagste trein op een lijn bepaalt de snelheid van een spoorlijn. Een Brusselse stoptrein op een lijn met sneltreinen heeft invloed op de snelheid van die lijn. Vormt dat een probleem voor de uitwerking van het netwerk? Is er een conflictsituatie met betrekking tot de IC-treinen? Zijn er voldoende aparte lijnen? Ik begrijp uit uw antwoord dat die treinen niet door de Noord-Zuidverbinding zullen rijden en dat dat dus perfect mogelijk is.

Blijven alle treinstations open, ook de weinig bezochte? Wordt daarover overleg gepleegd? Wat is uw standpunt?

1117 **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)**.- Il faut progressivement faire sortir de l'esprit des gens que le réseau express régional (RER) ne sera jamais terminé. Nous ne pouvons que nous réjouir de la volonté du gouvernement fédéral de faire à nouveau du rail la colonne vertébrale de la mobilité de notre pays.

Pour notre Région, chaque navetteur convaincu par le rail est potentiellement un automobiliste de moins, ce qui constitue une réduction des externalités liées au transport routier. Les conséquences sont moins de bruit, un air plus sain, une meilleure sécurité routière, une plus grande qualité d'espace public sur l'espace libéré. De plus, cette offre s'adresse également aux Bruxellois.

**Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** *(in het Frans).- We zijn blij dat de federale regering van de trein opnieuw de ruggengraat van de mobiliteit in ons land wil maken.*

*Elke treinreiziger is mogelijk een autobestuurder minder. De gevolgen zijn minder lawaai, gezondere lucht, meer verkeersveiligheid en een kwaliteitsvollere openbare ruimte.*

*Het is duidelijk dat het aanbod moet verbeteren.*

*Ik hoop dat de verschillende regeringen op dezelfde lijn zitten.*

Il est clair que l'offre doit être améliorée, à la fois qualitativement - fréquence, ponctualité, information aux voyageurs, intermodalité et correspondances -, mais aussi quantitativement, avec plus de trains en général et particulièrement en soirée et le week-end.

Nous avons tous eu l'occasion de constater qu'en politique, une symétrie à différents niveaux de pouvoir sur les mêmes matières est plus susceptible de produire des avancées significatives qu'une asymétrie. J'espère que ce sera le cas pour la mobilité, qui est en bonne voie dans notre Région.

Concernant le rail, l'offre de trains S comprend douze lignes suburbaines, 144 gares - dont 32 à Bruxelles, ce qui est remarquable - et 700 trains par jour. Ramenée à la densité d'habitat, Bruxelles est certainement une ville avec un nombre élevé de gares. Autant optimiser cette infrastructure qui est entretenue et qui n'est pas tributaire du trafic.

1119 L'objectif reste une fréquence de quatre trains par heure dans les deux sens en période de pointe. Dans la présentation de son plan de transport, la SNCB a fait preuve de beaucoup plus de volontarisme qu'il y a dix ou quinze ans.

Quels sont les objectifs communs issus de vos concertations avec le ministre fédéral de la mobilité ?

Quelle est l'implication des opérateurs bruxellois dans l'amélioration de l'intermodalité, au-delà de l'intégration tarifaire ?

Comment intégrer l'offre ferroviaire dans la carte mentale des Bruxellois et des Belges en général ?

1121 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** *(en néerlandais).- Le potentiel du train comme moyen de transport à Bruxelles est souvent sous-estimé. Il ne représente en effet que 1 % des déplacements dans Bruxelles.*

*Il faut absolument améliorer la notoriété et l'attractivité du train, notamment en augmentant les fréquences et en rendant les gares plus accessibles. Plusieurs plans, dont le concept de mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS) visent le même objectif.*

*En outre, le gain de temps que permet le train au départ de gares peu connues n'est pas négligeable.*

1123 (poursuivant en français)

Mon cabinet a tenu plusieurs réunions avec celui du ministre Gilkinet sur les investissements ferroviaires prioritaires pour

*Het S-treinaanbod omvat twaalf voorstedelijke lijnen, 144 stations (waarvan 32 in Brussel) en 700 treinen per dag. Brussel telt veel stations. Men kan alvast die infrastructuur verbeteren.*

*Het doel blijft vier treinen per uur in de twee richtingen op piekuren.*

*Welke gemeenschappelijke doelstellingen heeft uw overleg met de federale minister van Mobiliteit opgeleverd?*

*Het intermodaal vervoer moet verbeteren. Hoe zijn de Brusselse operatoren daarbij betrokken?*

*Hoe kan het treinaanbod gemeengoed bij de Brusselaars worden?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister**.- U vraagt hoe we ervoor kunnen zorgen dat de Brusselaars spontaan ook aan de trein denken wanneer ze hun mobiliteitskeuzes maken. De mogelijkheden van de trein als vervoermiddel binnen het Brussels Gewest worden vaak onderschat.

Binnen Brussel gebeurt slechts 1% van de verplaatsingen met de trein. Er is dus een enorm groeipotentieel. Het aanbod beter bekend en aantrekkelijker maken, onder meer dankzij toegankelijkere stations en een hogere frequentie, is dan ook cruciaal. Verschillende plannen, waaronder het concept mobility as a service (MaaS), zijn daar ook op gericht.

De snelheidswinst is overigens niet te versmaden. Verscheidene minder bekende treinstations bieden uiterst snelle verbindingen met het centrum van Brussel aan, of bijvoorbeeld tussen Ukkel en Schuman.

(verder in het Frans)

Mijn kabinet heeft verschillende vergaderingen gehouden met dat van minister Gilkinet over de prioritaire investeringen in het spoor in Brussel en de prioriteiten van het Brussels Gewest.

Bruxelles et sur les priorités de la Région bruxelloise, lors du comité de pilotage du RER.

Le cabinet de M. Gilkinet nous a confié que le renforcement de l'axe est-ouest des trains S et les travaux de mise à double voie, nécessaires à l'augmentation de la fréquentation de cette ligne, faisaient partie des projets présentés dans le cadre de la facilité pour la reprise et la résilience (FRR). La mise en service est planifiée d'ici à la fin de la législature.

Le cabinet Gilkinet nous a aussi confirmé que les évolutions du réseau S seraient intégrées dans les évolutions du plan de transport national.

Je ne tiens pas à répondre au nom de M. Gilkinet. Les questions qui portent sur les délais et les ambitions devraient lui être adressées. Je vous invite à contacter vos collègues qui œuvrent au niveau fédéral pour qu'ils relaient vos questions.

M. Gilkinet a l'ambition de développer l'offre de transport, en particulier dans les agglomérations. Il veillera, par ailleurs, à la mise en œuvre du plan quinquennal RER 2020-2025 de la SNCB, tel qu'approuvé par le conseil d'administration de la SNCB et présenté en comité de pilotage du RER. Il confirme les ambitions de la convention RER de 2003.

Bruxelles Mobilité n'a pas reçu de communication officielle reprenant les intentions du ministre Gilkinet. Par contre, dans le cadre de l'accord de coopération de 2018 entre les Régions et le pouvoir fédéral fixant la nature et les modalités de mise en œuvre du plan stratégique pluriannuel d'investissement (PSPI), le cabinet du ministre Gilkinet et l'administration fédérale procèdent à une concertation avec les trois Régions (cabinets et administrations). Le but est de prendre connaissance des priorités de chacun et de procéder à d'éventuels ajustements des investissements prévus avant de procéder à leur approbation au parlement.

Les priorités mises en avant à cette occasion par Bruxelles Mobilité s'inscrivent dans les besoins identifiés dans le plan Good Move aux pages 90 à 94.

1125 Concernant le renforcement de l'offre S, il s'agit essentiellement de s'assurer de la poursuite de la démarche fort positive entreprise par la SNCB depuis plusieurs années. Le renforcement des liaisons, telles que la liaison S4, qui favorisent les déplacements à l'intérieur de la Région de Bruxelles-Capitale et jouent un rôle potentiellement complémentaire à celui, par exemple, du métro, est une priorité. Cela implique de veiller à la résolution des problèmes techniques et liés aux infrastructures. L'objectif est de développer une offre cohérente et lisible du service dans son ensemble. Les renforcements souhaités concernent aussi bien l'heure de pointe que les heures creuses.

Concernant les gares, la priorité est désormais de transformer une partie d'entre elles en pôles d'échange, en des lieux centraux pour la mobilité du quartier, mais également en lieux de séjour.

De uitbreiding van de oost-westas van de S-treinen en de aanleg van dubbele sporen passen in het kader van de Faciliteit voor Herstel en Veerkracht. De veranderingen aan het S-net worden opgenomen in het nationaal vervoersplan. Minister Gilkinet bevestigt alleszins de GEN-conventie van 2003.

Brussel Mobiliteit heeft geen officieel bericht over zijn voornemens ontvangen. Wel is er conform het samenwerkingsakkoord van 2018 tussen de gewesten en de federale overheid overleg over het strategisch meerjareninvesteringsplan (SMIP) tussen het federale kabinet en de gewestkabinetten en administraties met het oog op eventuele aanpassingen op basis van eenieders prioriteiten. Voor Brussel Mobiliteit zijn dat die die ingeschreven zijn in Good Move.

*De versterking van het aanbod op lijn S4 met een goede aansluiting op het metronet, moet een prioriteit zijn en dus is een oplossing nodig voor de technische problemen en problemen in verband met de infrastructuur. Het doel is namelijk een coherent openbaarvervoersaanbod tijdens de piek- en daluren.*

*De stations moeten omgevormd worden tot kernen van mobiliteit voor de betreffende wijk.*

*Onderwerpen die meer coördinatie vragen, zoals de tariefintegratie of het MaaS-project, worden besproken in de GEN-stuurgroep.*

*Het S-aanbod van de NMBS is op alle kaarten van het MIVB-net opgenomen, terwijl het aanbod van de NMBS, de TEC en De*

D'autres sujets nécessitant une plus grande coordination et un suivi plus rapproché, comme l'intégration tarifaire ou le déploiement du projet MaaS, sont discutés au sein du comité de pilotage du RER.

L'offre S de la SNCB est reprise sur tous les plans du réseau de la STIB, c'est-à-dire aussi bien sur le grand plan schématique affiché aux arrêts et stations que sur le plus petit plan de l'offre structurante reprenant les quatre lignes de métro, les cinq lignes de tram Chrono et le réseau S affiché sur les plans de quartier dans les stations. C'est l'une des manières de présenter le réseau S comme une possibilité aux voyageurs bruxellois.

L'offre SNCB, tout comme celle du TEC et de De Lijn, est intégrée au moteur de recherche d'itinéraire sur le site et sur l'application de la STIB, qui propose donc de prendre un train plutôt qu'un métro, si cette solution est plus rapide. Depuis février 2021, les départs de la SNCB, de De Lijn et du TEC ont également été intégrés sur la carte de l'application de la STIB. Ces données sont en temps réel en ce qui concerne la SNCB et De Lijn. Le TEC ne fournit malheureusement pas les données nécessaires à ce service.

1127 L'ensemble des trams et bus de la STIB sont équipés d'annonces dynamiques visuelles et audio qui indiquent les correspondances avec les lignes de la SNCB. Dans presque toutes les stations de métro, la signalétique renseigne la direction à suivre pour rejoindre les gares SNCB.

MoveBrussels, projet pilote de la STIB, est une application intégrant déjà certains opérateurs privés. Sur la base des retours des clients, la STIB continuera d'inclure les opérateurs privés dans ses canaux d'information aux voyageurs, notamment par le biais de l'application.

Citons également l'élaboration d'un plan en 3D pour le pôle Anderlecht-Ceria, avec l'ouverture du parking et de la nouvelle gare d'Anderlecht.

Ce sont autant d'exemples de notre stratégie pour changer l'image qu'ont les Bruxellois de la mobilité.

Une campagne commune aux quatre opérateurs de transport public a été organisée pour le lancement de l'offre Brupass XL en février 2021. L'offre SNCB sur la zone Brupass XL est principalement constituée du réseau S. La STIB a également élaboré des plans du réseau intermodal couvrant la zone Brupass XL, avec la combinaison des lignes structurantes de la STIB et du réseau S de la SNCB.

Je reprends ici quelques éléments de la réponse que j'ai donnée à Mme Czekalski en décembre. Pour concevoir son plan de transport, la SNCB a collaboré avec la STIB. Toutefois, les responsabilités sont parfaitement délimitées : il s'agit d'une offre ferroviaire dépendant de moyens budgétaires octroyés par l'autorité fédérale, et pas par la Région de Bruxelles-Capitale. Cette offre doit tenir compte des desiderata des trois Régions. À ce titre, la SNCB a consulté la STIB préalablement à la

*Lijn in de zoekmotor van de website en de app van de MIVB is opgenomen.*

*In alle trams en bussen van de MIVB worden de aansluitingen met de NMBS-treinen aangekondigd en in bijna alle metrostations wijzen borden de weg naar de NMBS-stations. In de app MoveBrussels, een proefproject van de MIVB, zijn sommige privéoperatoren al opgenomen. Nog een voorbeeld hoe we een mentaliteitswijziging over openbaar vervoer bij de Brusselaars willen bewerkstelligen, is de opmaak van een 3D-plan voor de pool Anderlecht-Ceria met de opening van de parking en het nieuwe station Anderlecht.*

*In februari 2021 hebben de vier openbarevervoersoperatoren een gezamenlijke campagne georganiseerd voor de lancering van Brupass XL.*

*Voor haar vervoersplan, dat rekening houdt met de desiderata van de drie gewesten, maar waarvan de uitvoering betaald wordt door de federale regering, heeft de NMBS de MIVB geraadpleegd. Het S-aanbod brengt alvast het aanbod IC-treinen niet in het gedrang.*

réalisation du plan et durant ses phases d'élaboration. Il n'y a pas d'impact sur les lignes de la STIB au point de devoir réviser l'offre ou le réseau.

Le déploiement de l'offre S se fait, pour le moment, sans grande friction avec l'offre de trains IC.

1129 *(poursuivant en néerlandais)*

*Mme Van Achter, la concurrence entre trains plus rapides et plus lents n'est pas un problème en soi. Plusieurs lignes peuvent coexister.*

*Nous devons avoir une bonne idée de la demande potentielle, de manière à inciter le transfert modal et à augmenter la part du train dans les déplacements intrabruxellois.*

*Le développement de l'offre S que nous appelons de nos vœux pourrait être l'occasion de revoir l'organisation du transport ferroviaire en Belgique et de souligner les avantages des lignes concentriques. Nous pourrions également examiner la complémentarité du métro et du train.*

*(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Van Achter, de concurrentie tussen tragere en snellere treinen is op zich geen probleem. Verscheidene lijnen kunnen naast elkaar bestaan. Het is natuurlijk wel belangrijk dat de nationale ontsluiting van Brussel en de verbinding met de Rand naast het intra-Brusselse transport blijft bestaan.

We moeten een goed zicht krijgen op de potentiële vraag, zodat de trein een hoger percentage van de intra-Brusselse verplaatsingen voor zijn rekening kan nemen en we de modal shift in de hand werken.

De ambitie bestaat erin het aanbod verder uit te bouwen. Het S-aanbod kan dan de aanleiding vormen om de manier waarop het spoorvervoer in België is georganiseerd, grondig te herbekijken. De voordelen van concentrische lijnen zouden op die manier tot uiting kunnen komen, want het netwerk in België is stervormig. We kunnen in dat kader ook bekijken hoe de metro een aanvulling op de trein kan zijn, want ook daar is er nog vooruitgang mogelijk.

1131 *(poursuivant en français)*

Je n'ai pas répondu aux questions relatives au calendrier et aux budgets alloués à ces projets, car elles relèvent des compétences de M. Gilkinet. Nos cabinets et administrations respectifs restent en contact dans l'objectif d'investir au maximum pour augmenter l'offre, le confort et l'attractivité des gares à Bruxelles.

Entre-temps, nous appliquons les mesures visant à augmenter la visibilité de l'offre auprès d'un maximum de Bruxellois.

*(verder in het Frans)*

*Mijn kabinet en dat van minister Gilkinet streven hetzelfde doel na, namelijk het aanbod, het comfort en de aantrekkelijkheid van de stations in Brussel te verbeteren. Ondertussen nemen we maatregelen om het aanbod bij zoveel mogelijk Brusselaars zichtbaarder te maken.*

1135 **M. David Weytsman (MR)**.- Les chiffres sont, certes, importants, mais la communication des politiques l'est tout autant. Je me réjouis donc que les collègues reconnaissent et appuient l'importance de cette offre S, qui correspond à environ 70 % de l'offre totale maximale quand tous les travaux relatifs au réseau express régional (RER) seront finalisés. Lors des échanges que nous avons eus il y a quelques mois à propos du même dossier, on m'a renvoyé vers les travaux du RER. Sans doute Mme Pauthier a-t-elle raison lorsqu'elle dit que la symétrie de politiques entre niveaux de pouvoirs a de quoi permettre d'apaiser les esprits, de reconnaître ce que les autres ont fait et de poursuivre le travail.

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).- Ik ben blij dat de collega's het belang van het S-aanbod erkennen.*

1139 M. de Patoul a rappelé avec pertinence que la définition même d'une offre de RER est une fréquence de toutes les quinze minutes. D'ici à ce que ce soit le cas sur toutes les lignes, nous

*We zullen de frequentie geleidelijk moeten opvoeren, zodat er op alle lijnen om de vijftien minuten een trein beschikbaar is.*

*Ik heb geen vragen gesteld aan de federale minister van Mobiliteit, maar wel aan u, mevrouw de minister. Wat zijn de*

savons qu'il faudra travailler progressivement. Ce fut le cas du plan de transport de la SNCB, qui date d'il y a quelques années.

Je n'ai pas posé de questions au ministre fédéral de la mobilité, mais bien à vous, Mme la ministre. Quelles sont les priorités du gouvernement bruxellois en matière d'augmentation progressive de la fréquence sur certaines lignes, de nouvelles gares ou de nouveaux points d'arrêt et de rénovation ? Je présume en effet que, lors des négociations, vous donnez la liste des points d'arrêt et des gares de la SNCB qui devraient d'abord être rénovés au vu des interconnexions.

Concernant la communication, du travail a déjà été accompli, loin de moi l'idée de dire le contraire. Mais que pouvons-nous faire de plus pour encourager le transfert modal ?

Quant à la volonté politique du ministre fédéral de renforcer l'offre S dans l'axe est-ouest, ce dernier a aussi annoncé la construction d'un nouvel ouvrage d'art. Or, pour cet ouvrage, un coût est porté par le gouvernement fédéral, mais cela a un impact sur l'offre S à l'intérieur de la Région bruxelloise. J'aimerais avoir votre opinion sur cet investissement. Est-il justifié ? Ne pourrait-il pas entrer en conflit avec l'offre de trains IC ?

Nous devrions avoir un débat au parlement sur le développement de cet axe, entre un renforcement de l'offre S et une diminution potentielle de l'offre IC.

*prioriteiten van de Brusselse regering inzake de frequentie op bepaalde lijnen, nieuwe stations of haltes en renovatie?*

*Wat kunnen we nog meer doen om de modal shift te promoten?*

*De federale minister heeft aangekondigd dat een nieuw kunstwerk zal worden gebouwd om het S-aanbod op de oost-westas uit te breiden. Is die investering gerechtvaardigd? Botst dat plan niet met het aanbod IC-treinen?*

*We zouden hierover in het parlement moeten debatteren.*

1145 **M. Jonathan de Patoul (DéFI)**.- Mme Pauthier a raison de dire que le RER redémarre et c'est une bonne chose ! Cependant, je me permets de déplorer le retard affiché par ce projet. J'en entendais déjà parler lorsque j'étais enfant et je crains de n'assister à son inauguration que lorsque je serai à la retraite. C'est interpellant.

Cela dit, avançons en Région bruxelloise. Nous mettons en place le réseau S au sujet duquel nous avons tous de bonnes intentions, ce dont je me réjouis. Il s'agit à présent d'avancer de manière concrète et pratique.

Je rejoins certaines des questions de M. Weytsman au sujet de la concrétisation de l'offre S. Quelle est la vision de la Région bruxelloise en la matière ? Comment allons-nous la rendre opérationnelle dans les années à venir ? Sait-on déjà quelle ligne sera la première à fonctionner ? Sur quels critères se fondent ces choix ?

**De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** *(in het Frans).- Ik betreur de vertraging van het gewestelijk expresnet (GEN).*

*Laten we nu concrete, praktische vooruitgang boeken met het S-net.*

*Ik sluit me aan bij de vragen van de heer Weytsman over de visie van de Brusselse regering op de realisatie van het S-aanbod.*

1147 **Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** *(en néerlandais).- La part du train dans les déplacements intrabruxellois est encore moins importante que je ne l'imaginais. Outre une augmentation de l'offre, la communication sur l'offre S jouera aussi un rôle important. Je vous encourage à poursuivre vos efforts.*

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)**.- Als ik het goed begrepen heb, gebeurt maar 1% van de verplaatsingen binnen Brussel met de trein. Dat is nog veel minder dan ik zelf verwacht had. Ik moet eerlijk toegeven dat ik zelf ook niet altijd aan die mogelijkheid denk. Naast het verhogen van het aanbod, zal ook de communicatie over het S-aanbod dus een belangrijke rol spelen. Ik ben tevreden dat u al allerlei zaken doet, maar u moet die inspanning blijven volhouden.

1149 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).- Les chiffres que vous avez donnés confirment que le réseau S est trop*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Het S-netwerk in Brussel wordt inderdaad nog veel te weinig gebruikt en dat blijkt

*peu utilisé à Bruxelles. La campagne de la législature précédente semble à l'arrêt. Il faudrait à nouveau y consacrer davantage d'attention.*

*Par le passé, la SNCB ne voulait pas partager les données de circulation des trains en temps réel. Les applis de déplacement en disposent-elles maintenant ? J'espère que l'appli MaaS y aura accès.*

ook uit de cijfers die u geeft. Tijdens de vorige regeerperiode is daar een campagne rond gevoerd, maar die lijkt nu wat stilgevallen. Daar moet dus weer wat meer aandacht aan worden besteed.

Kunnen de verplaatsingsapps die nu in gebruik zijn, al in realtime aangeven wanneer de treinen aankomen? Dat was in het verleden niet zo, omdat de NMBS die gegevens niet wilde delen. Zeker bij een beperkt aanbod is het belangrijk om te weten wanneer je precies de trein kunt nemen. Ik hoop dan ook dat die gegevens wel in realtime beschikbaar zullen zijn in de MaaS-app.

1151 **Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)**.- Des efforts sont effectivement consentis par la STIB afin d'assurer la visibilité de l'offre de la SNCB.

Nous devrons donc attendre la fin des premières concertations pour connaître le plan de travail au niveau fédéral. Nous comptons sur vous pour y porter avec volontarisme les demandes bruxelloises en la matière. Bruxelles est une ville au service de tout le pays et l'offre de trains S en est la traduction concrète.

Mme la présidente.- Mme la ministre, pouvez-vous répondre aux dernières questions qui portaient sur les aspects concrets du réseau S ?

**Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** *(in het Frans).- De MIVB levert inspanningen om het aanbod van de NMBS zichtbaar te maken.*

*Wat het plan van de federale regering wordt, zullen we pas te weten komen op het einde van de eerste overlegrondes. Hopelijk komt het tegemoet aan de Brusselse noden.*

1155 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Les priorités et les axes sont détaillés aux pages 90 à 94 du plan Good Move. Citons la liaison S4, qui relie l'est et l'ouest de Bruxelles de manière performante sans passer par le centre-ville. De la même manière, les lignes 27 et les liaisons S5, S7 et S9 constituent une offre diversifiée permettant de connecter le sud et le nord-est de la Région. Les lignes 124 et 161 ainsi que les liaisons S1 et S8 complètent l'offre de la STIB. Une série de lignes sont identifiées comme stratégiques, car elles répondent aux besoins de développement de l'offre sur des rocades ou vers le centre-ville au sens large.

Notons aussi des demandes de renforcement, comme pour la liaison est-ouest passant par le quartier européen, le quartier nord, Jette et Berchem-Sainte-Agathe. Plusieurs objectifs régionaux et priorités détaillés dans le plan Good Move répondent à votre question. Nous avons beaucoup travaillé sur ce plan et je m'engage à le garder comme ligne directrice.

Plusieurs axes de travail sont évoqués : augmenter l'offre, rendre les gares existantes plus attractives et en faire des pôles d'échanges modaux, améliorer la signalétique, inclure cette offre dans la mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS), renforcer les campagnes de promotion et les applications.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- De prioriteiten zijn vermeld op de bladzijden 90 tot 94 van het plan Good Move, dat ik als richtsnoer aanhoud.*

*Verschillende pijlers worden erin vermeld zoals een ruimer aanbod, aantrekkelijkere stations, verbeterde bewegwijzering en integratie in MaaS.*

1157 *(poursuivant en néerlandais)*

*Mme Van Achter, la politique d'ouverture des données de la SNCB et de la STIB permet aux applications de déplacement d'offrir des informations en temps réel. Seuls les TEC ne le permettent pas encore.*

*(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Van Achter, zowel de NMBS als de MIVB bieden hun gegevens aan in open data, waardoor de verplaatsingsapps en infoschermen de informatie ook in realtime kunnen aanbieden. Enkel de TEC doet dat nog niet.

1159 *(poursuivant en français)*

M. de Patoul, vous déplorez les retards pris dans l'installation du réseau S. Il me semble surtout pertinent désormais de veiller à augmenter le nombre de déplacements intrabruxellois.

1161 *(poursuivant en néerlandais)*

*Mme Dejonghe, avec un taux de 1 % des déplacements intrabruxellois, le train a indéniablement encore un fort potentiel de développement. Ce pourcentage est beaucoup plus important pour les déplacements entre Bruxelles et l'extérieur.*

1163 **M. David Weytsman (MR)**.- Ride for Brussels, l'équipe fédérale en charge du déploiement de l'offre S à Bruxelles, et le plan Good Move poursuivent des objectifs similaires. C'est probablement dû au fait que la même entreprise de consultance a assisté les deux ministres chargés du lancement de ces dossiers. C'est une bonne chose. Je connais le contenu du projet Good Move. Les priorités et ambitions exposées par Ride for Brussels - qui, je l'espère, continue d'aider le ministre actuel et les conseils d'administration - et le plan Good Move sont les mêmes. Mais nous savons très bien qu'à court terme, nous ne serons pas en mesure de les mettre en œuvre.

Après l'étape entreprise par le gouvernement de Charles Michel, pour la prochaine qui aura lieu entre 2024 et 2030, quels projets le gouvernement bruxellois souhaite-t-il défendre ?

Est également compris dans le projet le nouvel ouvrage d'art dont j'ignorais l'existence et qui ne se trouvait pas dans l'étude de Ride for Brussels. Il est très intéressant, mais il entraînera des impacts pour la ville. Selon vous, est-ce la meilleure option pour Bruxelles, étant donné les enveloppes fermées dont le gouvernement fédéral et la Région bruxelloise disposent ?

1165 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Je ne suis pas d'accord avec l'affirmation selon laquelle le plan Good Move ne serait pas concret et n'indiquerait pas de délais. Il s'agit d'un plan détaillé et spécifique, qui contient des indications de calendrier précises. La force du plan Good Move réside justement dans les fiches détaillant les tâches à accomplir, par qui et quand.

Je pourrais vous lire les pages qui indiquent tout cela, mais cela me semble être une perte de temps. En voici certains éléments essentiels. L'arrêt Verboekhoven, par exemple, permettra de faire la liaison entre le réseau S et la future ligne 3 du métro. Le délai dépend évidemment de l'avancement de cette ligne de métro, pour laquelle nous collaborons avec le gouvernement fédéral. Le déplacement de l'arrêt Evere permettra, pour sa part, d'intégrer cet arrêt dans le développement de la zone Josaphat. Le déplacement de la gare de Moensberg favorisera, quant à lui, la connexion entre les lignes 124 et 26.

*(verder in het Frans)*

*Mijnheer de Patoul, u betreurt de trage totstandkoming van het S-net, maar vandaag moeten we vooral zorgen voor meer verplaatsingen met de trein binnen Brussel.*

*(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Dejonghe, het cijfer van 1% verplaatsingen met de trein is het cijfer dat in Good Move gehanteerd wordt. Die cijfers moeten natuurlijk regelmatig geüpdatet worden, maar er is dus zeker nog heel veel groeipotentieel. Ik herhaal dat het daarbij alleen gaat over de verplaatsingen binnen Brussel. Bij de verplaatsingen van buiten het gewest naar Brussel en omgekeerd, ligt dat percentage natuurlijk veel hoger.

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).- Het federale team belast met de uitrol van het S-aanbod in Brussel, streeft dezelfde doelstellingen na als die in het plan Good Move. Dat is een goede zaak, maar die kunnen niet op korte termijn worden verwezenlijkt. Welke projecten wil de Brusselse regering verdedigen voor 2024-2030?*

*Het nieuwe kunstwerk zou een impact hebben op de stad. Is het de beste optie voor Brussel?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Het plan Good Move is wel concreet, specifiek en gedetailleerd. Ik geef u enkele essentiële punten ervan. De halte Verboekhoven bijvoorbeeld zal het S-net met de toekomstige metrolijn 3 verbinden. De termijn hangt natuurlijk af van de vorderingen met die metrolijn, waarvoor we met de federale regering samenwerken. De verplaatsing van het station Moensberg zal voor een betere verbinding tussen de lijnen 124 en 26 zorgen.*

*Ik ben geenszins van plan om Good Move tien jaar in de koelkast te steken. We zijn vastberaden om het binnen de duidelijk vastgelegde termijnen te realiseren.*

*- Het incident is gesloten.*

En aucun cas, je ne prévois de mettre le plan Good Move au frigo pendant dix ans. Nous sommes déterminés à le réaliser dans les délais prévus, qui sont clairement définis. Si la collaboration avec le gouvernement fédéral est fluide, nous pourrons d'autant mieux avancer dans la même direction.

*- L'incident est clos.*

1171 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARC-JEAN GHYSSELS**

1171 **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,**

1171 **concernant "la maîtrise des nuisances sonores provoquées par le ring".**

1173 *(M. Arnaud Verstraete, premier vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)*

1175 **M. Marc-Jean Ghyssels (PS)**.- Le 8 janvier dernier, je vous interrogeais par une question écrite sur le déploiement de murs antibruit effectué par la Flandre et l'éventualité de faire de même en Région bruxelloise. Malheureusement, la réponse que vous m'avez adressée est incomplète. Je me permets donc de poser ici mes questions directement. Je suppose que tout le monde connaît le ring de Bruxelles et les murs antibruit, ce qui nous permet de passer aux questions sans introduction.

Dans votre réponse, vous spécifiez que Bruxelles Environnement a eu, par le passé, des contacts avec l'Agence flamande des routes et de la circulation (Agentschap Wegen en Verkeer, AWV) dans le cadre de la mise au point d'une méthodologie commune, visant à définir les points noirs routiers. Qu'en est-il, dans ce cas-ci, pour les murs antibruit ? Des contacts ont-ils été pris ? Quelles sont les méthodologies déterminées par les différentes administrations ? Avez-vous pris connaissance des expériences de la Région flamande sur les installations qui y ont été faites ?

L'exposition au bruit causée par le trafic du ring de Bruxelles a-t-elle déjà fait l'objet d'études et de campagnes de mesures spécifiques en Région bruxelloise ? Dans l'affirmative, par qui ont-elles été menées ? Des rapports sont-ils disponibles ?

L'opportunité d'aménager des murs antibruit a-t-elle été étudiée ? Des portions du ring de Bruxelles ont-elles déjà été identifiées comme prioritaires pour protéger les habitants ?

Des marchés publics conjoints avec l'autorité flamande ont-ils été effectués ou sont-ils prévus ?

La problématique des nuisances sonores est un sujet récurrent pour la majorité des communes. De quelle manière les communes voisines du ring de Bruxelles sont-elles associées à

**VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MARC-JEAN GHYSSELS**

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

**betreffende "de beheersing van de door de Ring veroorzaakte geluidshinder".**

*(De heer Arnaud Verstraete, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)*

**De heer Marc-Jean Ghyssels (PS)** *(in het Frans).- Op mijn schriftelijke vraag van 8 januari 2021 over de geluidsschermen die Vlaanderen langs de Brusselse Ring plaatste en de mogelijkheid om hetzelfde te doen in Brussel, gaf u mij een onvolledig antwoord. Daarom stel ik u de vraag opnieuw.*

*U zei dat Leefmilieu Brussel al contact heeft gehad met het Vlaamse Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) om samen de zwarte punten in het verkeer aan te pakken. Was er ook contact over geluidsschermen?*

*Werd de blootstelling aan verkeerslawaai op de Brusselse Ring bestudeerd? Worden er in dat verband in Brussel maatregelen genomen?*

*Werd de mogelijkheid om geluidsschermen te plaatsen bestudeerd?*

*Schrijven Brussel en Vlaanderen daarvoor samen openbare aanbestedingen uit?*

*Veel van de gemeenten bij de Ring kampen met geluidsoverlast. Hoe worden die bij de denkoefening betrokken? Worden ze louter geïnformeerd of echt geraadpleegd?*

*U zegt dat er nog onderhandeld wordt met het Vlaams Gewest en dat het te vroeg is voor gerichte maatregelen op het zuidwestelijke deel van de Ring. Het is echter niet te vroeg om duidelijke doelen te stellen. Kunnen we daarvan al een overzicht krijgen? Wat is het tijdschema van de onderhandelingen en van de lopende studies?*

la réflexion ? Les avez-vous seulement informées, consultées ou entretenez-vous des contacts réguliers avec elles ?

Vous précisez que les négociations sont encore en cours avec la Région flamande et qu'il est, dès lors, trop tôt pour envisager des mesures précises sur la portion sud-ouest du ring. Si des mesures précises sont prématurées, il n'est pas trop tôt pour se fixer des objectifs et leurs contours. Quel est le calendrier de ces négociations et des études en cours ? Les objectifs précis de notre Région sont-ils définis ? Quand les connaîtrons-nous ? Pouvons-nous déjà en découvrir un aperçu ?

1177 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Sur la cartographie régionale du bruit établie en 2016, de nombreuses zones situées sur le territoire bruxellois sont clairement identifiées comme problématiques.

La Région flamande n'a pas attendu pour développer ses propres dispositifs visant à protéger sa population. Vous annoncez être en train de négocier avec elle, notamment en ce qui concerne le réaménagement de la partie ouest du ring. Or, pour négocier et choisir les solutions les plus adaptées, il faut tout d'abord être en possession d'une feuille de route précise, d'un projet et d'études portant sur chacun des points noirs identifiés en Région bruxelloise. Quelle position défendez-vous vis-à-vis de la Région flamande au niveau de la priorité des opérations à mener ?

Depuis 2016, des aménagements ont-ils été effectués sur les portions bruxelloises du ring ? Dans l'affirmative, lesquels ?

Le quartier du Vogelenzang à Anderlecht est l'un des plus touchés. Le vade-mecum du bruit routier urbain datant de 2000 prévoyait déjà pour ce quartier le rehaussement et le renouvellement des murs antibruit existants, ainsi que leur prolongement le long du ring. De même, il était prévu de renouveler entièrement le revêtement de la voirie avec un système plus silencieux de type SMA.

Ces travaux ont-ils été effectués ? Le renouvellement des anciens murs et la pose des nouveaux devaient apporter aux habitations les plus proches de l'axe routier une réduction sensible du bruit - trois fois moins - émanant de la densité du trafic. Cela s'est-il vérifié ?

1179 Certains endroits situés au nord de la Région, bien qu'assez éloignés du ring, subissent également des nuisances sonores importantes. Qu'est-il mis en place pour les habitants concernés ? Des revêtements ont-ils été testés depuis ?

Les hôpitaux et les écoles sont des bâtiments plus sensibles à la pollution sonore et nécessitent une meilleure isolation. Good Move prévoit une amélioration de la protection pour ces deux catégories de bâtiments. De nombreux hôpitaux sont en outre situés au bord du ring : l'hôpital Érasme, les cliniques universitaires Saint-Luc, le Centre hospitalier interrégional Edith Cavell (Chirec) à Delta ou l'hôpital universitaire néerlandophone de Bruxelles (UZ Brussel). En 2017, 11 % des hôpitaux

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Uit de gewestelijke geluidskaarten blijkt dat het Brussels Gewest veel probleemzones telt.*

*Het Vlaams Gewest nam alvast maatregelen om de bevolking te beschermen. U zegt met Vlaanderen te onderhandelen, vooral over het westelijke deel van de Ring, maar om te onderhandelen en de beste keuzes te kunnen bepalen, is een project en een precies overzicht van alle zwarte punten noodzakelijk.*

*Zijn er sinds 2016 aanpassingen aan het Brusselse deel van de Ring uitgevoerd?*

*Vogelenzang in Anderlecht is een van de zwaarst getroffen wijken. Al in 2020 werd voorgesteld om de geluidsschermen er te verhogen, te verlengen en te vervangen. Ook moest er een nieuw en stiller wegdek komen, met bijvoorbeeld steenmastiekasfalt. Is daar al iets gebeurd? Met de nieuwe schermen zouden mensen die vlak bij de Ring wonen, tot drie keer minder last van het verkeerslawaai hebben. Is dat bestudeerd?*

*Ook in het noorden van Brussel is er veel geluidsoverlast. Wat gebeurt daar voor de omwonenden?*

*Ziekenhuizen en scholen zijn bijzonder gevoelig voor geluidsoverlast. In Good Move staan maatregelen om die twee types van gebouwen beter te beschermen tegen geluidsoverlast. In de omgeving van de Ring liggen veel ziekenhuizen. In 2017 werd nog 11% van de ziekenhuizen blootgesteld aan geluid boven de 60 decibel. Is dat nog altijd zo?*

*Waarom laat u zich niet inspireren door het studiewerk dat het Vlaams Gewest al verricht heeft over geluidsschermen?*

connaissaient encore des expositions au bruit supérieures à 60 décibels. Où en sommes-nous à ce niveau ?

Vous avez annoncé une étude prospective sur les murs les plus innovants. Pourquoi ne pas s'inspirer de ce que font nos voisins ? Après tout, ils ont une longueur d'avance, nous le constatons avec le placement de nombreux murs antibruit. Quand de tels murs seront-ils placés du côté bruxellois ?

*Wanneer komen er ook zulke schermen aan de Brusselse kant van de Ring?*

1181 **M. Tristan Roberti (Ecolo)**.- L'impact en matière de bruit des infrastructures routières est une problématique non seulement environnementale, mais aussi sociale. En effet, la majorité des infrastructures routières ayant un impact en matière de bruit et/ou de qualité de l'air sont situées dans des quartiers où se concentre une population plus précarisée.

**De heer Tristan Roberti (Ecolo)** *(in het Frans).- Geluidsoverlast door wegverkeer is niet alleen een milieukwestie, maar ook een maatschappelijk probleem. De meeste wegen die geluidsoverlast veroorzaken of bron zijn van luchtverontreiniging, liggen aan wijken met een armere bevolking.*

Outre la question des dispositifs visant à diminuer la diffusion du bruit vers les quartiers environnants, d'autres points doivent faire l'objet de notre attention. Le premier est la qualité et l'efficacité de la concertation avec la Flandre, qui semble indispensable dans ce dossier. Sur ce point, vous avez déjà pu démontrer que vous vous inscriviez dans une démarche constructive. Je pense notamment à la limitation de la vitesse à 100 km/h, qui a fait l'objet d'un accord entre les deux Régions et dont il sera intéressant de mesurer l'impact en matière de bruit, en comparant les relevés effectués avant et après sa mise en œuvre.

*In de onderhandelingen met het Vlaams Gewest hebt u zich constructief opgesteld, zoals voor de gezamenlijke beslissing om de snelheid te verlagen tot 100 km/u. Het zou interessant zijn om het geluidsniveau voor en na deze beslissing te vergelijken.*

Plus fondamentalement, nous voulions rappeler qu'au-delà des dispositifs pour diminuer le bruit, il faut avancer sur des projets visant à limiter la congestion automobile (Smart Move), ainsi que les projets permettant de renouveler le matériel roulant en utilisant des véhicules non thermiques tels que la zone de basse émission (LEZ) ou la réforme de la prime Bruxell'air.

*Er moet ook werk worden gemaakt van minder autodruk (Smart Move) en van projecten die bijdragen aan de vernieuwing van het wagenpark, zoals de lage-emissiezone en de nieuwe Brussel'Air-premie.*

1183 Ce type de projets, qui visent à permettre à un nombre croissant d'habitants de se passer d'un véhicule ou qui stimulent le renouvellement des véhicules, sont de nature à améliorer la problématique du bruit et doivent être poursuivis.

Dans un monde idéal, ces questions devraient être traitées à l'échelle métropolitaine. Or, comme nous le savons, nous habitons un pays compliqué. Il est donc important de poursuivre les concertations avec l'autorité flamande.

*Idealiter worden dergelijke kwesties aangepakt voor de stad en haar hinterland, maar we leven nu eenmaal in een ingewikkeld land en daarom is het zo belangrijk om te blijven onderhandelen met de Vlaamse overheid.*

1185 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- M. Maron a déjà répondu à M. Ghyssels à ce propos. Pour ma part, j'ai déjà répondu à sa question écrite n° 693 sur le même sujet.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Minister Maron en ik hebben allebei al geantwoord op de vraag van de heer Ghyssels.*

La portion du ring située sur le territoire de la Région bruxelloise, plus précisément dans la commune d'Anderlecht, a fait l'objet de plusieurs campagnes de mesures et d'études de simulations acoustiques, notamment afin d'optimiser les dispositifs de protection.

*Op het stuk van de Ring op Anderlechts grondgebied vonden al metingen en akoestische simulaties plaats.*

En 1998, dans le quartier du Vogelenzang, une campagne de mesures a été réalisée par le laboratoire de recherche en environnement de Bruxelles Environnement, préalablement au

*Voorafgaand aan de vernieuwing van de geluidsmuren ter hoogte van de wijk Vogelenzang door Brussel Mobiliteit in 2003, verrichte Leefmilieu Brussel er in 1998 geluidsmetingen.*

*Onder leiding van Leefmilieu Brussel verrichtte het adviesbureau Technum in 2002 geluidsmetingen en -simulaties*

renouvellement des murs le long de ce tronçon réalisé par Bruxelles Mobilité en 2003.

En 2002, sur le tronçon Luizenmolen-Bracops, entre le boulevard Sylvain Dupuis et l'avenue Marius Renard, une campagne de mesures et simulations acoustiques a été réalisée par le bureau d'études Technum sous la direction de Bruxelles Environnement. Elle a donné lieu au renouvellement et à la pose de nouveaux murs antibruit par Bruxelles Mobilité en 2005.

En 2009, sur le tronçon entre l'avenue Marius Renard et le canal, une campagne de mesures et de simulations acoustiques a été réalisée par le bureau d'études A-Tech sous la direction de Bruxelles Environnement.

En 2019 et 2020, sur le tronçon entre l'avenue Marius Renard et le boulevard de l'Humanité, une campagne de mesures et simulations acoustiques a été réalisée par le bureau d'études De Fonseca, dans le cadre d'une mise à jour et d'une extension du périmètre de l'étude précédente.

Les rapports des campagnes de mesures sont disponibles sur le portail cartographique https://geodata.environnement.brussels/client/view/, sur la carte "points noirs acoustiques". Les études de simulation sont, quant à elles, reprises dans le centre de documentation ou sur demande auprès de Bruxelles Environnement à l'adresse bruit.autorisations@environnement.brussels.

1187 Les murs antibruit étant considérés comme la meilleure solution, compte tenu des flux de trafic en présence, leur aménagement a été privilégié.

Des simulations ont également été réalisées afin d'étudier l'impact de la diminution de la vitesse. Le projet à l'étude permet d'obtenir un environnement sonore plus agréable pour les bâtiments existants et futurs, logements et écoles, mais également pour de futures zones récréatives telles que le parc de la Pede, la promenade du Zuen, la Promenade verte et la piste cyclable le long du canal.

Les gains vont jusqu'à 10 décibels pondérés A (dB (A)) au niveau du futur parc de la Pede, 12 dB (A) pour les bâtiments à proximité directe du ring de Bruxelles et 16 dB (A) au niveau du Ceria. On calcule un gain supplémentaire dans le cas d'une réduction combinée des vitesses de 120 à 90 km/h. Entre-temps, la vitesse a déjà été réduite à 100 km/h.

Depuis l'élaboration du premier plan bruit, l'ensemble des portions du ring situées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ont été identifiées comme des points noirs au niveau acoustique. La sixième mesure du dernier plan quiet.brussels, qui prévoit que la Région de Bruxelles-Capitale soutiendra l'assainissement ou l'amélioration des zones de forte exposition au bruit routier, reprend le ring dans les zones d'actions prioritaires. Certains tronçons ont déjà fait l'objet

*op het stuk tussen de Luizenmolen en Bracops. Daarop vernieuwde Brussel Mobiliteit in 2005 de geluidsschermen.*

*Onder leiding van Leefmilieu Brussel verrichtte het adviesbureau A-Tech in 2009 metingen tussen de Marius Renardlaan en het kanaal. In 2019-2020 kwam er een update en werd de perimeter uitgebreid. Het adviesbureau De Fonseca deed toen metingen en simulaties tussen de Marius Renardlaan en de Humaniteitslaan. De resultaten van die metingen staan op https://geodata.leefmilieu.brussels/client/view/, onder "Akoestische zwarte punten".*

*Geluidsmuren kwamen als beste oplossing uit de bus.*

*Er werden ook simulaties uitgevoerd om het effect van een snelheidsverlaging te bestuderen. Een lagere snelheid resulteert in een aangenamer geluidskader, niet alleen voor de huidige en toekomstige gebouwen, maar ook voor de (geplande) recreatiegebieden zoals het Pedepark, de Zuunwandeling, de Groene Wandeling en het fietspad langs het kanaal. Ter hoogte van Coovi zou het geluidsniveau zo 16 dB(A) lager liggen.*

*Sinds het eerste Geluidsplan gelden alle stukken van de Ring op Brussels grondgebied als akoestische zwarte punten. In het recentste plan, quiet.brussels, is de Ring als prioriteit opgenomen. Bepaalde delen zijn al aangepakt.*

*Volgens de informatie die ik van Leefmilieu Brussel kreeg, zijn er geen plannen voor gezamenlijke openbare aanbestedingen met het Vlaams Gewest voor geluidsschermen.*

d'aménagements. Le dernier tronçon à l'étude est repris sur la liste du plan.

Bruxelles Environnement communique qu'à sa connaissance, aucun marché public conjoint avec la Région flamande n'est prévu pour la réalisation de murs antibruit le long du ring.

1189 Comme précisé dans la réponse à votre précédente question parlementaire, les communes ont été associées, consultées et invitées à remettre un avis lors de l'élaboration du plan quiet.brussels.

En avril 2019, toutes les communes ont reçu une brochure reprenant les différentes cartes du bruit des transports à l'échelle locale. La cartographie des points noirs routiers et des axes routiers bruyants permet d'identifier, par commune, les zones les plus problématiques qui cumulent une densité de population importante et des niveaux sonores très élevés.

Sur cette base, les communes sont maintenant invitées à réaliser des plans bruit locaux, conformément à la mesure 45 du plan quiet.brussels. Un appel à projets spécifique, appelé plans bruit locaux, a d'ailleurs été lancé à la fin de l'année dernière.

Par rapport à des projets plus spécifiques, les communes sont étroitement associées au traitement des plaintes de riverains dans le cadre de l'application de l'article 10 de l'ordonnance relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain. Elles apportent les informations utiles à la définition du périmètre et à la recevabilité de la demande et reçoivent toujours le rapport d'analyse réalisé à l'issue de la campagne de mesures.

Enfin, les communes participent très souvent aux comités d'accompagnement mis en place pour des études de projets de voiries importants. Elles sont également amenées à se prononcer dans le cadre des enquêtes publiques et des commissions de concertation, ainsi que lors du traitement des demandes de permis qui en découlent.

Comme précisé dans la réponse à de précédentes questions parlementaires, il n'y a pas de négociation en cours avec la Région flamande concernant l'aménagement des murs antibruit sur le ring et, à notre connaissance, rien n'est prévu à ce stade.

Vous nous interrogez également sur les objectifs précis de notre Région en matière de murs antibruit. Nous étudions actuellement plusieurs options pour ce projet, qui s'inscrit aujourd'hui également dans le cadre de l'élaboration du plan opérationnel de Neerpede de mon collègue M. Alain Maron, mené par les divisions des espaces verts et de l'eau de Bruxelles Environnement.

La division bruit de Bruxelles Environnement mène, par ailleurs, des recherches concernant l'intégration de technologies innovantes et durables sur les murs antibruit, comme des panneaux photovoltaïques ou des technologies de dépollution de l'air, de manière à maximiser les gains environnementaux aux niveaux du bruit, de l'énergie, de la qualité de l'air et du paysage.

*Alle gemeenten worden bij de uitwerking van quiet.brussels betrokken. In 2019 werd per gemeente een lijst opgesteld van dichtbevolkte gebieden met veel geluidsoverlast. Op basis daarvan worden de gemeenten nu uitgenodigd om een lokaal geluidsplan op te stellen (maatregel 45 van quiet.brussels).*

*De gemeenten zijn vaak vertegenwoordigd in de begeleidingscomités bij belangrijke wegwerkzaamheden, bij openbare onderzoeken en vergunningsaanvragen.*

*Op dit moment bestuderen we verschillende opties met betrekking tot de plaatsing van geluidsschermen. Dat past ook binnen het operationeel plan voor Neerpede van Leefmilieu Brussel. Leefmilieu Brussel bestudeert ook de mogelijkheid om innovatieve en duurzame technologieën in de geluidsschermen in te bouwen, zoals zonnepanelen of luchtfilters.*

Ces technologies ont déjà été mises en œuvre dans plusieurs villes européennes.

1191 **M. Marc-Jean Ghyssels (PS)**.- J'ai encore quelques interrogations que j'aurais pu intégrer dans ma question d'origine. Je vous les communiquerai, et je n'ai pas d'objection à recevoir des réponses écrites ultérieurement.

Combien de kilomètres doivent-ils encore être équipés de murs antibruit à Bruxelles ? Quel coût cela représente-t-il par kilomètre ?

Dans l'objectif d'un marché commun avec la Flandre, ce qui pourrait représenter des économies, y a-t-il un consensus au sujet des modèles de murs antibruit et des techniques utilisées ?

**De heer Marc-Jean Ghyssels (PS)** *(in het Frans).- Hoeveel kilometer geluidsscherm moet er nog worden geplaatst in Brussel? Hoeveel kost dat per kilometer? Een gezamenlijke aanbesteding met Vlaanderen zou voordelig zijn. Heerst er overeenstemming over het type geluidsscherm?*

1195 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Je suis très inquiète : je vois que la Flandre avance à grands pas, en particulier du côté du ring est, où elle place des panneaux pour protéger sa population, alors que je ne vois rien bouger du côté de la Région bruxelloise. Vous évoquez une concertation, un comité d'accompagnement, des études et des simulations.

J'ai lu le plan bruit de la Région bruxelloise, qui montre clairement depuis 2006 où se situent les points noirs attestés par la cartographie. Ma question est donc la même que celle de M. Ghyssels : combien de kilomètres de murs ont-ils été réalisés depuis 2006 ? Cela explique-t-il pourquoi les Bruxellois sont soumis à un tel bruit ? Quelles actions ont-elles été entreprises vis-à-vis des hôpitaux et des écoles ?

Enfin, outre les murs antibruit, il y a aussi les revêtements atténuateurs de bruit. Diverses études ont été réalisées, en particulier en France, sur l'utilisation de matériaux qui réduisent fortement le bruit. Je ne peux que vous inviter à les consulter.

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Het is zorgwekkend dat Vlaanderen met rasse schreden vooruitgaat, terwijl er aan Brusselse zijde niets beweegt. In het gewestelijke Geluidsplan staan de zwarte punten duidelijk opgesomd. Hoeveel kilometer geluidsscherm is er sinds 2006 geplaatst?*

*Ook het type wegbekleding kan helpen om het lawaai terug te dringen. Waarom laat u zich niet door de Franse studies ter zake inspireren?*

1197 **M. Tristan Roberti (Ecolo)**.- Nous suivrons la réflexion que vous annoncez à Neerpede dans le cadre du plan opérationnel afférent.

On constate beaucoup de résistance à l'égard des projets visant à réduire la congestion comme Smart Move, à renouveler le parc de véhicules comme la zone de basse émission (LEZ), ou encore à permettre aux personnes de la périphérie de venir à vélo à Bruxelles. J'en veux pour preuve les événements qui se sont produits la semaine dernière à propos de l'avenue de Tervueren. Or, ce sont souvent les opposants à ces projets qui se plaignent aussi du bruit. Je vous encourage donc à poursuivre dans ces différentes voies.

**De heer Tristan Roberti (Ecolo)** *(in het Frans).- Er is veel weerstand tegen Smart Move, de lage-emissiezone en de plannen om fietspaden vanuit de Rand aan te leggen. Vaak zijn diegenen die zich tegen de plannen kanten, ook de ferventste klagers over lawaaihinder.*

1199 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Le débat pourrait être élargi à l'ensemble du ring. Le bruit est une des raisons pour lesquelles non seulement nous ne sommes pas demandeurs, mais nous nous opposons fortement à l'élargissement et une plus grande capacité du ring.

La proposition de la Flandre d'y diminuer la vitesse a d'ailleurs recueilli notre faveur. Tout comme la pollution de l'air, les

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Geluidshinder is een van de redenen waarom wij ons zo fel verzetten tegen een verbreding van de Ring.*

*Uw vraag over het aantal geplaatste of te plaatsen kilometer geluidsscherm en de kostprijs daarvan zal ik beantwoorden als u ze in een schriftelijke vraag giet.*

embouteillages, l'économie et l'attractivité de Bruxelles, le bruit est un facteur décisif de nos prises de position quant aux différents projets à l'étude.

Je vous demanderai de déposer une question écrite pour que je puisse vous fournir les données concernant les tronçons situés sur le territoire bruxellois : nombre de kilomètres à faire ou à l'étude, prix au kilomètre, etc. C'est une question intéressante, mais je n'ai pas ces détails ici.

La plupart des projets se trouvent sur le territoire de la Flandre, avec laquelle nous sommes évidemment en concertation. Cela ne veut pas dire que nous sommes d'accord avec tout. Nous demandons régulièrement que les projets visent au minimum à réduire les impacts en termes de qualité de l'air, de bruit et d'embouteillages. Par contre, nous ne pouvons évidemment pas installer d'infrastructures sur le territoire flamand.

*De meeste projecten betreffen Vlaams grondgebied. We overleggen dus met Vlaanderen, maar dat wil niet zeggen dat we overal mee akkoord gaan.*

1199 **M. Marc-Jean Ghyssels (PS)**.- Je vous adresserai donc une question écrite.

**De heer Marc-Jean Ghyssels (PS)** *(in het Frans).- Ik zal een schriftelijke vraag tot u richten.*

*- L'incident est clos.*

*- Het incident is gesloten.*

2105 **QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

2105 **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,**

2105 **concernant "le suivi de la phase test sur le pont de Cureghem à Anderlecht".**

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

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

**betreffende "de opvolging van de testfase op de Kuregembrug in Anderlecht".**

2107 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)**.- Comme nous l'avons déjà souligné, huit rues convergent vers le pont de Cureghem à Anderlecht, également fort emprunté par les bus et les trams, ce qui fait de cet endroit un carrefour particulièrement fréquenté. Il figure toujours sur la carte des points noirs de la sécurité routière et les nombreux accidents graves, dont le dernier date de février de l'année passée, attestent la dangerosité de la circulation routière à cet endroit, en particulier pour les cyclistes. Je rappellerai notamment l'accident tragique qui a coûté la vie à un policier à vélo et suscité une émotion particulière, en octobre 2018.

Après de multiples reports, une phase de test qui ne devait initialement durer que quelques mois a finalement vu le jour au printemps 2020. Elle dure depuis plus d'un an sans que nous percevions exactement les enseignements qui peuvent en être tirés. Les habitants du quartier s'interrogent légitimement sur cette prolongation.

Cette phase de test s'est-elle révélée concluante ? Quels enseignements en ont-ils été tirés par Bruxelles Mobilité ? Quand est-il prévu d'y mettre un terme ?

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).- Er komen acht straten uit op de Kuregembrug in Anderlecht, die ook druk gebruikt wordt door bussen en trams, wat van deze plek een bijzonder druk kruispunt maakt. De vele ernstige ongevallen tonen aan hoe gevaarlijk het verkeer er is, vooral voor fietsers. In oktober 2018 kostte een ongeluk nog het leven aan een politieagent op de fiets.*

*Na veelvuldig uitstel zag een testfase in het voorjaar van 2020 eindelijk het licht. Was die testfase nuttig? Heeft Brussel Mobiliteit er iets uit geleerd? Wanneer wordt ze beëindigd? Wordt het kruispunt heraangelegd om het veiliger te maken?*

Quelles sont désormais les perspectives d'aménagement - sinon définitif, à tout le moins plus durable - à même de permettre aux différents usagers de ce carrefour de se déplacer dans un cadre urbain sécurisé ?

2109 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Pour la phase de test sur le pont de Cureghem, un marché d'évaluation avec une composante de comptage et de données par véhicule traceur (floating car data) était prévu. Étant donné la pandémie de Covid-19, avec le télétravail et les fermetures de commerces, il n'a pas encore été possible de le mettre en place, car les résultats auraient été faussés. En effet, les conditions requises pour une bonne analyse ne sont pas réunies : la rue Wayez n'a pas connu ses activités normales, les navetteurs ne sont pas tous présents, etc. Parallèlement, comme l'objectif principal de l'aménagement est de sécuriser cette zone à concentration d'accidents (ZACA), une évaluation des services de sécurité routière de Bruxelles Mobilité est en cours. Je ne manquerai pas de vous tenir au courant des résultats.

L'objectif de Bruxelles Mobilité est de sécuriser la ZACA, dans un premier temps par l'aménagement d'un test dont la durée maximale est de deux ans. Bruxelles Mobilité compte mettre cette période à profit pour élaborer le projet d'aménagement définitif tel que prévu dans le cadre du contrat de rénovation urbaine (CRU) 3 et du programme Avanti. Certes, des blocs de béton ont été posés en guise de protections, mais en matière de qualité de l'espace public, Anderlecht mérite mieux.

J'en viens aux perspectives d'aménagement. Dans le CRU 3, l'objectif principal est d'améliorer la sécurité pour l'ensemble des modes de transport. Des études (Good Move, contrat local de mobilité, étude de mobilité du quadrant sud-est, note d'orientation stratégique, microsimulations) ont été réalisées ou sont en cours. Associé à une analyse approfondie du périmètre d'intervention, cet ensemble d'études permettra au bureau chargé du projet "carrefour Biestebroeck" d'élaborer un projet définitif répondant à l'ensemble des besoins (sécurité, mobilité, espace public, qualité, etc.).

Nul doute que nous reviendrons sur ce dossier quand les comptages seront terminés, que les services de la sécurité routière de Bruxelles Mobilité auront rendu leur avis et que nous pourrons vous présenter un projet définitif, ce qui ne sera pas le cas dans les prochains mois.

2111 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)**.- Je devrai revenir plus tard sur ce dossier afin d'obtenir les résultats de l'évaluation. J'espère à tout le moins qu'elle aura lieu, car s'il n'était sans doute pas pertinent de la mener au printemps dernier, il semble évident que ce qui y est vécu aujourd'hui au quotidien s'apparente désormais à une période normale. La reporter indéfiniment n'a donc plus aucun sens.

J'entends que le délai de deux ans sera mis à profit pour plancher sur un réaménagement urbain définitif et qualitatif. C'est souhaitable vu l'accumulation d'aménagements pas toujours qualitatifs sur les voiries régionales. J'en veux pour preuves

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Voor de testfase op de Kuregembrug was een evaluatie gepland met een telling en floating car data. Gezien de Covid-19 pandemie, het thuiswerk en bedrijfssluitingen, hebben we de evaluatie niet uitgevoerd, omdat de resultaten vertekend zouden zijn.*

*Brussel Mobiliteit zal gedurende maximaal twee jaar een ontwikkelingsproject uitwerken, in overeenstemming met het stadsvernieuwingscontract (SVC) 3 en het Avantiprogramma. Er zijn alvast betonblokken geplaatst.*

*De hoofddoelstelling van het SVC 3 is om de veiligheid voor alle vervoersmodi te verbeteren in deze ongevalgevoelige zone. Samen met een grondige analyse van de zone zullen ook externe studies bijdragen aan het project "kruispunt Biestebroeck" om uiteindelijk een definitief project uit te werken dat aan alle behoeften beantwoordt.*

*We zullen op het dossier terugkomen wanneer de tellingen zijn afgerond, de verkeersveiligheidsdiensten van Brussel Mobiliteit hun advies hebben uitgebracht en wij een definitief project kunnen voorleggen.*

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).- Ik begrijp waarom de evaluatie de voorbije lente niet is doorgegaan, maar ondertussen is de verkeersstroom op de Kuregembrug weer normaal.*

*U zult dus van de komende twee jaar gebruikmaken om een definitieve heraanleg te plannen. Dat is wenselijk na een reeks minder succesvolle ingrepen in de buurt. Anderlecht verdient beter.*

*- Het incident is gesloten.*

les chaussées de Mons et de Ninove, le pont de Cureghem et les amoncellements de blocs de béton un peu partout. Nous ne pouvons qu'être d'accord avec vous quand vous dites qu'Anderlecht mérite mieux. Il convient d'avancer dans de nombreux projets afin de montrer que les voies régionales y font l'objet d'une réelle attention.

- *L'incident est clos.*

2115 **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

2115 **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,**

2115 **concernant "l'étude de Vias sur les comportements dangereux et irritants des usagers de la route dans le cadre de la Semaine internationale de la courtoisie au volant".**

2117 **M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- Ce 15 mars 2021 marquait le début de la semaine internationale de la courtoisie au volant. À cette occasion, l'Institut Vias publiait les résultats d'une étude réalisée sur un échantillon représentatif de 6.000 personnes. Ces résultats laissent entrevoir une situation tendue entre usagers, dont mon groupe s'est inquiété à plusieurs reprises.

Cette étude laisse une impression désagréable à toute personne qui l'a consultée. Au moins un tiers des cyclistes s'agacent des automobilistes qui se garent ou qui stationnent sur les pistes cyclables, qui n'utilisent pas leurs feux clignotants ou qui utilisent leur gsm au volant. Au moins un tiers des piétons s'agacent des automobilistes qui ne cèdent pas la priorité aux piétons sur un passage qui leur est réservé, qui utilisent leur gsm au volant ou qui roulent trop vite. Au moins un tiers des automobilistes s'agacent des cyclistes qui roulent sans éclairage ou ne sont pas assez visibles, ou qui empruntent la chaussée alors qu'une piste cyclable existe. Enfin, environ un tiers des automobilistes s'agacent des piétons qui traversent sans regarder les véhicules qui approchent, traversent alors que le feu est rouge ou traversent en dehors d'un passage alors qu'il y en a un à moins de vingt mètres.

Autre résultat interpellant : les usagers faibles s'agacent les uns les autres. Les piétons s'agacent des cyclistes qui circulent sur le trottoir, qui ne leur cèdent pas la priorité ou n'utilisent pas leur sonnette. Quant aux cyclistes, ils s'agacent des piétons qui sont distraits par leur gsm, qui traversent au rouge ou qui traversent sans regarder.

Bref, une sensation jusqu'à présent diffuse semble être confirmée par cette étude : la mobilité, la multiplication des moyens de mobilité, le contexte du confinement, le télétravail, les tensions sur les réseaux sociaux... tout cela semble créer une tension entre les différents usagers. Je ne cache pas mon inquiétude devant une société où les clivages se multiplient, où les tensions se durcissent, où les usagers semblent très tendus et où les partis

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

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

**betreffende "het Vias-onderzoek over gevaarlijk en ergerlijk gedrag van de weggebruikers in het kader van de internationale week van de hoffelijkheid in het verkeer".**

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).- Het Viasonderzoek laat een wrange nasmaak na. Er blijken veel ergernissen te zijn tussen verschillende weggebruikers: autobestuurders, fietsers en voetgangers.*

*Behalve de bekende ergernissen is het opvallend dat ook de zwakke weggebruikers zich aan elkaar ergeren. Voetgangers vinden het vervelend als fietsers op het voetpad rijden of geen voorrang verlenen. En omgekeerd zijn fietsers geïrriteerd wanneer voetgangers afgeleid zijn door hun gsm en oversteken zonder te kijken of een rood licht negeren.*

*Het onderzoek bevestigt dus wat we al aanvoelden. De spanningen tussen de weggebruikers zijn misschien symptomatisch voor onze gepolariseerde samenleving. Dat verontrust me.*

*Volstaat een week van de hoffelijkheid in het verkeer om deze spanningen te doen afnemen?*

extrémistes en profitent sans doute pour ratisser de plus en plus largement.

Une semaine internationale de la courtoisie au volant suffira-t-elle à apaiser ces tensions ? À la lecture de cette étude, il est permis d'en douter. Il est urgent d'apaiser les relations entre les usagers. L'incident survenu ce week-end, au cours duquel un cycliste a été délibérément percuté par un automobiliste, est très révélateur de cette situation inacceptable, qui doit être condamnée.

2119 Quelle est votre évaluation de cette étude ? Avez-vous eu l'occasion de discuter de ses résultats et de ses enjeux avec vos homologues des gouvernements wallon, flamand et fédéral ? Que ressort-il de ces discussions ?

Les différentes communes et zones de police de la Région bruxelloise confirment-elles ces agacements ?

D'éventuelles tensions entre usagers vous ont-elles été signalées, notamment depuis le passage à la ville 30 ? Quelles mesures prendrez-vous face à cette situation ?

Au-delà des initiatives prises en matière de mobilité au sens large - infrastructures piétonnes, cyclables ou routières et développement des transports publics -, il me semble important d'accorder une attention particulière aux usagers eux-mêmes et aux relations qu'ils entretiennent entre eux.

*Hoe evalueert u de studie? Is er overleg geweest met uw Waalse, Vlaamse en federale evenknie?*

*Bevestigen de gemeenten en politiezones deze irritaties?*

*Leidt de zone 30 tot spanningen? Hoe wilt u dat probleem aanpakken?*

*Naast de klassieke ingrepen op het vlak van mobiliteit lijkt het me ook belangrijk om naar de weggebruikers en hun onderlinge gedrag te kijken.*

2121 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Cette étude de l'Institut Vias est intéressante et pointe le fait qu'une des principales composantes de la sécurité routière est le comportement des usagers, notamment durant leurs interactions.

Il nous semble néanmoins important de considérer deux éléments.

Premièrement, nous considérons les éléments étudiés par l'enquête comme allant bien au-delà de la simple courtoisie ou des comportements irritants.

En effet, la courtoisie sur la route peut s'entendre comme étant la capacité pour chaque usager de s'adapter aux conditions du trafic sans agressivité, de partager l'espace, de faire preuve de civisme et de bon sens, afin de faciliter les interactions entre usagers et éviter les conflits et accidents.

Il s'agit aussi, au sens plus large, d'une attitude positive, faite d'attentions et de gestes de remerciements entre usagers de la route.

Les éléments soulevés dans cette enquête par Vias traitent notamment de la vitesse, de la distraction (gsm au volant, traverser sans regarder, etc.) et du non-respect de la signalisation (traverser au rouge, etc.).

Les comportements étudiés par Vias dans cette étude vont bien au-delà de la courtoisie : ils sont illégaux et dangereux. Par

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- De studie van Vias is interessant, want ze toont aan dat het gedrag van de weggebruikers uiterst belangrijk is voor de veiligheid op de weg.*

*Er zijn twee belangrijke zaken. Ten eerste gaat het gedrag waarover de studie onderzoek voert, verder dan een gebrek aan hoffelijkheid. Het is vaak onwettig en gevaarlijk. Daarom blijven bewustmaking en opvoeding zeer belangrijk. We blijven daarop inzetten.*

*Ten tweede gaat het om een onderzoek voor heel België. De Brusselse weggebruikers zijn daarin ondervertegenwoordigd. Een Brussels onderzoek zou misschien andere irritaties aan het licht brengen. Niettemin biedt de studie veel stof tot nadenken.*

*Sinds 2019 is er een aantal projecten opgezet rond hoffelijkheid in het verkeer, waaronder een rondetafelconferentie.*

conséquent, nous nous attelons, et continuerons à le faire, à la sensibilisation et à l'éducation à ces thèmes qui, pour certains, font partie des grands tueurs sur nos routes. Nous continuerons sur cette voie.

Deuxièmement, il s'agit d'une étude réalisée au niveau belge, représentative de la population de tout le pays. Les réponses des répondants bruxellois pèsent dès lors peu et sont sous-représentées par rapport à celles des répondants des deux autres Régions, ce qui est normal. Ainsi, une telle étude basée uniquement sur un panel de citoyens bruxellois pourrait laisser apparaître un autre "top trois des comportements irritants" pour chaque type d'usager.

S'ils ne représentent pas le ressenti des Bruxellois sur la route, les résultats de l'étude constituent néanmoins une source précieuse d'informations et de pistes à considérer.

Concernant la courtoisie sur la route au sens propre, entendue comme un comportement civique et non agressif, nous avons entrepris et entreprenons de nombreuses actions, notamment depuis 2019. En 2019, nous avons organisé une table ronde sur la courtoisie sur la route, en compagnie de citoyens et de représentants associatifs.

2123 Le résultat de cet événement peut se traduire par la prise en compte de l'importance du sujet de la sécurité routière objective et subjective des Bruxellois.

À la suite de cette consultation, une grande campagne intitulée Respect sur la route a été réalisée.

Depuis cet événement et la réflexion, la courtoisie au volant constitue plus que jamais un sujet essentiel de nos actions de sensibilisation et d'éducation.

Ce sujet est abordé, par exemple, dans l'émission Contacts, de la RTBF. La courtoisie et la partage de la route seront abordés sur BX1 dans diverses émissions en cours de réalisation, sur la VRT dans l'émission Kijk uit et dans nos projets d'éducation auprès des publics jeunes (l'opération cartable, le brevet du piéton et le brevet du cycliste).

Nous sommes actifs également sur les autres problématiques soulignées par cette enquête, à savoir :

- la vitesse. Nous rappelons les risques associés à la vitesse. Un rappel de la nouvelle réglementation ville 30 et des risques associés à la vitesse a été fait durant le premier trimestre 2021. Cela se traduit également par la sensibilisation et l'éducation en continu et par le soutien au travail des associations.

- la distraction et l'utilisation du téléphone portable. Une campagne thématique a été réalisée en 2018 et une nouvelle campagne sortira en mai 2021. Cela se traduit également par la sensibilisation et l'éducation en continu.

*Na die consultatieronde is de campagne Goed op weg opgestart. Hoffelijkheid in het verkeer komt ook aan bod in diverse media: in Contacts (RTBF) en Kijk uit (VRT). BX1 bereidt hieromtrent enkele programma's voor. Er zijn ook projecten voor jongeren (voetgangersbrevet, fietsbrevet...).*

*We pakken ook problemen aan die in de studie aangekaart worden:*

*- snelheid: er is een campagne opgezet over de nieuwe reglementen van de zone 30.*

*- verstrooidheid en het gebruik van de smartphone: in mei 2021 komt er een nieuwe campagne.*

*- zichtbaarheid: er liep een campagne in februari 2021 bij de oversteekplaatsen.*

*Hoffelijkheid is een belangrijk onderdeel van het gewestelijk verkeersveiligheidsbeleid. Al vanaf heel jonge leeftijd moeten we inzetten op bewustmaking van goed gedrag op de weg.*

*Controle, sancties en een goede infrastructuur zijn nodig, maar het gedrag van de weggebruikers is cruciaal.*

- la visibilité. Une campagne thématique lors des traversées a été réalisée en février 2021.

La courtoisie au sens strict (le comportement civique et non agressif) ainsi qu'au sens large, incluant d'autres enjeux tels que la vitesse, a été prise en considération comme problématique de sécurité routière en Région bruxelloise. En effet, le bon comportement sur la route (courtois, respectueux et non agressif) gagne à être enseigné et promu dès le plus jeune âge et nous nous y attelons.

Cela nécessite des moyens de contrôle, des sanctions, de l'infrastructure, etc. mais je pense que le comportement des usagers de la route est crucial. Je vous remercie donc pour l'attention que vous portez à ce sujet.

2125 **M. Marc Loewenstein (DéFI)**.- Il ne faut pas confondre les comportements illégaux et les comportements discourtois. Cependant, il est vrai que les comportements illégaux et dangereux non sanctionnés créent de la frustration et de la tension chez certains usagers qui en sont témoins ou victimes. Ces tensions affectent la cohabitation entre les usagers, engendrent de l'agressivité et constituent un frein à la courtoisie des uns vis-à-vis des autres.

L'un n'efface pas l'autre. Les deux comportements se situent à des degrés différents, mais qui se rencontrent à un certain moment.

Il s'agit là d'un sujet important, au-delà des grands enjeux de mobilité et des investissements importants qui sont consentis dans les infrastructures. Dans ce cas, il s'agit d'un angle de vue tout aussi important, qui est celui des relations humaines, du partage de l'espace public et de la cohabitation harmonieuse de tous les usagers au sein de notre Région.

- *L'incident est clos.*

*(Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)*

2131 **QUESTION ORALE DE M. YOUSSEF HANDICHI**

2131 **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,**

2131 **concernant "les aides aux commerçants du quartier de l'avenue de Stalingrad suite aux travaux du métro".**

2133 **M. Youssef Handichi (PTB)**.- Pour rappel, le PTB est favorable à un développement du métro à Bruxelles, comme nous l'avons soutenu sous la précédente législature. Le métro est un outil indispensable pour la mobilité.

Par contre, notre groupe est opposé à la construction de la station de métro Toots Thielemans, et ce depuis l'annonce du projet. Elle

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).- Onwettig gedrag is niet hetzelfde als onhoffelijk gedrag, maar beiden staan niet los van elkaar. Een gebrek aan handhaving leidt tot frustraties en spanningen, die dan weer een rem zijn op hoffelijk gedrag.*

*Hoffelijkheid is een belangrijk onderwerp. Het gaat immers om menselijke relaties binnen de gedeelde publieke ruimte en om een harmonieuze samenleving.*

- *Het incident is gesloten.*

*(Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER YOUSSEF HANDICHI**

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

**betreffende "de steun voor de handelaars van de wijk van de Stalingradlaan ingevolge de metrowerken".**

**De heer Youssef Handichi (PTB)** *(in het Frans).- De PTB is voorstander van de ontwikkeling van de metro in Brussel, die onmisbaar is voor de mobiliteit.*

*Tegelijk is onze fractie gekant tegen de bouw van het metrostation Toots Thielemans, omdat het overbodig is. Het komt immers pal naast het premetrostation Anneessens en het*

nous paraît inutile, car elle est située juste à côté de la station de prémétro Anneessens et de la station de métro Midi.

La station Toots Thielemans n'est rien d'autre qu'un coup de pouce aux barons du béton et à la gentrification du quartier tant voulue par les promoteurs immobiliers. Donnons-nous rendez-vous dans quelques années pour confirmer l'analyse que porte notre groupe sur ce quartier.

Les travaux pharaoniques ont commencé. Les commerçants du quartier risquent la faillite et vivent désormais avec la peur au ventre. Lorsque le facteur passe, ils se demandent s'il apporte de nouvelles factures ou, sait-on jamais ?, une proposition d'indemnisation.

Parmi plusieurs exemples, je citerai celui d'un commerçant du Palais du Midi qui loue à la Régie foncière depuis plus de 23 ans. Son loyer s'élève à environ 900 euros, qu'il ne doit pas payer pendant les travaux. C'est très bien sauf que, dit-il, il doit toujours payer les provisions qui s'élèvent à 346 euros par mois, bien que son chiffre d'affaires ait diminué de plus de 80 %. Il survit en espérant que la police ne verbalise pas trop ses clients qui se garent devant la porte. Il existe donc une double pression.

D'autres commerçants louent à des propriétaires privés, ce qui les entraîne dans des situations encore plus catastrophiques. Leurs loyers, plus élevés, continuent d'être dus. Il en va de même pour le paiement de leurs provisions, des cotisations à l'Office national de sécurité sociale (ONSS) et de la TVA et autres charges. Dans ce secteur, on licencierait jusqu'à 80 % du personnel.

Tout commerce ou presque ferme à cause des travaux cumulés à la crise sanitaire.

2135 Les commerçants du boulevard Lemonnier et de la rue de la Fontaine seraient encore plus délaissés. L'un d'eux témoigne : "Bien que mes clients ne passent plus, je ne reçois pas d'aides du tout, parce que, comme le dit le gouvernement, je ne suis pas concerné puisque 'les travaux ne sont pas devant ma porte !'".

Les indemnités de la Région sont doublées par la STIB et varient en fonction du nombre d'équivalents temps plein (ETP) de l'entreprise :

- moins de deux ETP : 2.000 euros ;

- deux à moins de cinq ETP : 2.350 euros ;

- etc.

De plus, la bureaucratie s'impose et les conditions sont complètement déconnectées de la réalité vécue par ces commerçants :

*metrostation Zuidstation te liggen. Het station Toots Thielemans is alleen voordelig voor projectontwikkelaars en de gentrificatie van de wijk.*

*De werken zijn inmiddels aan de gang. De lokale handelaars vrezen failliet te gaan en hopen op een schadevergoeding. Bijna alle handelaars sluiten hun deuren omdat de werken, bovenop de gezondheidscrisis, de situatie onhoudbaar maken.*

*De handelaars op de Lemonnierlaan en in de Fonteinstraat ontvangen sowieso geen steun, omdat de werken niet voor hun deur plaatsvinden.*

*De gewestelijke schadevergoeding wordt verdubbeld door de MIVB en varieert naargelang van het aantal voltijdse equivalenten (VTE's). Met minder dan 2VTE's ontvang je 2.000 euro, met twee tot vijf VTE's 2.350 euro enzovoort. De bijbehorende voorwaarden staan volledig los van de realiteit: de werf moet de doorgang van het verkeer in alle rijrichtingen met ten minste 29 opeenvolgende dagen onderbreken, het dossier moet tussen 29 en 90 dagen na de aanvang van de werken worden ingediend en de procedure moet worden herhaald als de werken langer dan zes maanden duren.*

*Hoewel de hele buurt getroffen is, worden niet alle handelaars vergoed. Hoeveel rechthebbende handelaars zijn er in totaal in de Lemonnierlaan, de Stalingradlaan, de Fonteinstraat en de omliggende straten? Welk bedrag is er voor de schadevergoedingen ingeschreven in de begrotingen van 2019 en 2020? Wat zijn de vooruitzichten voor de begroting van 2021?*

*Handelaars beweren dat gemaakte afspraken niet worden nageleefd. Er is hun beloofd dat het project samen met de*

- le chantier doit interrompre la circulation automobile ou des transports en commun, dans toutes les bandes du sens de circulation pendant au moins 29 jours consécutifs ;

- le dossier doit être introduit entre 29 et 90 jours après le début des travaux ;

- il faut recommencer la procédure quand les travaux durent plus de six mois, etc.

Alors que l'ensemble du quartier est concerné, on crée quand même des distinctions entre les commerçants puisque certains ne reçoivent pas d'indemnisations. Que comprend-on au juste par "être concerné par les travaux donnant droit aux indemnisations" ? Cela n'est pas encore très clair et j'espère que vous pourrez donner des précisions à cet égard. Combien d'ayants droit a-t-on enregistrés sur combien de commerçants au total dans le boulevard Lemonnier, dans l'avenue de Stalingrad, dans la rue de la Fontaine et dans les rues environnantes ?

Quel est l'impact budgétaire de ces indemnités pour 2019 et 2020 ? Que prévoyez-vous pour le budget 2021 ?

Avez-vous discuté des conséquences des travaux de la STIB dans ce quartier ? De nombreux commerçants se plaignent du fait que les accords conclus en amont des travaux et le phasage de ces derniers ne sont pas respectés. Beaucoup de promesses auraient été faites selon lesquelles le projet aurait été coconstruit avec les riverains et qu'un cahier des charges visant à réduire au maximum les nuisances serait établi. Avez-vous un retour dans ce sens ? Quelle est votre position à cet égard ? Que mettez-vous en place pour que les accords et le phasage des travaux soient respectés ?

Il faudrait investir dans davantage de services publics pour améliorer la vie d'un quartier, tout en préservant la population. Ce quartier doit demeurer un îlot populaire et multiculturel au cœur de la capitale européenne. Des personnes de tous horizons s'y rencontrent, y font du commerce et prennent du bon temps en terrasse. Pour ce faire, il faut actionner les leviers mis à notre disposition. Vous avez le choix. Soit, vous transformez ce quartier en une série de vitrines chic devant lesquelles circulent des costards-cravates en transit, provenant de la gare du Midi toute proche. Il ne faudrait attendre que quelques années pour le vérifier.

2137 Soit, vous veillez à ce que ce carrefour reste véritablement multiculturel, avec son allée Rosa Luxemburg au mégaphone bien connu, vivant et convivial pour tous les Bruxelloises et Bruxellois.

2139 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- L'ordonnance relative aux chantiers en voirie publique, votée par le Parlement bruxellois en mars 2018, prévoit un système d'indemnisation pour les commerces à proximité d'un chantier "dont une phase au moins interrompt la circulation automobile ou des transports en commun dans au moins un sens de circulation pendant au moins vingt-neuf jours calendrier consécutifs". L'indemnisation

*omwonenden zou worden aangepakt en dat de overlast zou worden beperkt. Wat is uw standpunt? Hoe zorgt u ervoor dat de afspraken en de fasering van de werken worden nageleefd?*

*Deze multiculturele wijk in het hart van de Europese hoofdstad mag niet veranderen in een aaneenschakeling van chique etalages ten gunste van de pendelaars.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- De ordonnantie betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg voorziet in een compensatieregeling voor lokale handelaars bij wie de werf tijdens ten minste één fase het verkeer in ten minste één rijrichting onderbreekt, en dat gedurende ten minste 29 opeenvolgende kalenderdagen. De forfaitaire vergoeding varieert van 2.000 tot 2.700 euro, afhankelijk van het aantal*

forfaitaire varie de 2.000 à 2.700 euros en fonction du nombre d'équivalents temps plein (ETP) de l'entreprise, est renouvelable tous les six mois et vaut pour l'ensemble des chantiers à Bruxelles.

Par ailleurs, en ce qui concerne la construction de la future station de métro Toots Thielemans, un pacte conclu entre hub.brussels, la STIB et les autorités communales et régionales prévoit une dotation spécifique permettant de doubler les indemnisations forfaitaires prévues par l'ordonnance.

Le nombre d'ayants droit est fonction de l'interruption de la circulation dans au moins un des deux sens. Dans l'avenue de Stalingrad, où les travaux sont en cours, 38 commerces sur 48 ont perçu au moins une fois la double indemnité de chantier en 2020, et 29 commerces sur 48 l'ont déjà perçue en 2021.

Dans la rue de la Fontaine, où les travaux sont en cours, trois commerces sur cinq ont perçu au moins une fois la double indemnité de chantier en 2020, et deux commerces sur cinq l'ont déjà perçue en 2021.

Dans la rue Roger van der Weyden, où les travaux sont également en cours, un commerce, unique ayant droit, a perçu au moins une fois la double indemnité de chantier en 2020 et en 2021.

Sur le boulevard Maurice Lemonnier, où les travaux sont en cours, aucun commerce sur les 58 n'a été confronté à une interruption de la circulation dans un des deux sens en 2020 et 2021. Aucune indemnité n'a donc été octroyée, en application des conditions d'éligibilité définies par l'ordonnance.

La Région de Bruxelles-Capitale, bien consciente de la nature exceptionnelle du chantier en cours, tant au niveau de la durée et de l'étendue géographique que de l'ampleur, a donc conclu un pacte avec les entités communales, hub.brussels et la STIB. L'objectif du pacte est double. Il s'agit tout d'abord de maintenir l'activité économique, l'accessibilité des quartiers et le bien-être des riverains durant les chantiers via l'apport de mesures d'accompagnement des commerçants et riverains et la limitation et le monitoring des nuisances. Il s'agit également d'apporter, au terme du chantier, une revalorisation de l'espace public et du cadre de vie local au bénéfice des commerçants, des riverains et des visiteurs, par l'amélioration de l'aménagement des voiries et la mise en valeur du patrimoine.

*VTE's, is om de zes maanden hernieuwbaar en geldt voor alle Brusselse werven.*

*Op de Stalingradlaan hebben 38 van de 48 handelaars de dubbele toelage minstens één keer ontvangen in 2020, en hebben 29 van die 48 ze in 2021 al ontvangen. In de Fonteinstraat hebben 3 van de 5 handelaars in 2020 minstens één dubbele toelage ontvangen, en 2 van de 5 ook al in 2021. In de Roger van der Weydenstraat heeft de enige rechthebbende handelaar in 2020 en 2021 ten minste een dubbele toeslag ontvangen. Op de Lemonnierlaan kreeg geen enkele van de 58 handelszaken in 2020 of 2021 te maken met een verkeersonderbreking en ontving dus niemand een vergoeding.*

*Aangezien het om uitzonderlijk lange en omvangrijke werken gaat, heeft het gewest een pact gesloten met de gemeenten, hub.brussels en de MIVB. Het doel van het pact is tweeledig. In de eerste plaats gaat het erom de economische activiteit, de toegankelijkheid van de wijk en het welzijn van de buurtbewoners in stand te houden, door ondersteunende maatregelen te treffen en de overlast te beperken. De einddoelstelling is om de openbare ruimte te verbeteren door de wegen beter in te richten en het erfgoed op te waarderen.*

2141 Vous avez posé de nombreuses questions sur la nécessité de la prolongation de la station de métro Toots Thielemans. Cette prolongation était nécessaire au niveau technique, à cause du virage.

*Het nieuwe metrostation is technisch noodzakelijk omwille van de scherpe bocht.*

2143 **M. Youssef Handichi (PTB)**.- Vous parlez d'un monitoring des nuisances, mais il s'agit d'un très gros problème, étant donné que les accords au sujet des nuisances qui ont été conclus en amont du chantier ne sont pas du tout respectés.

Je vous invite, Mme la ministre, à vous rendre vous-même sur le terrain, surtout en fin de journée, afin de rencontrer les

**De heer Youssef Handichi (PTB)** *(in het Frans).- De afspraken die nog voor het begin van de werken zijn gemaakt om de overlast te beperken, worden niet nageleefd. Misschien kunt u de handelaars eens ontmoeten om dat na te gaan.*

commerçants, de les écouter et de constater que les promesses faites pour que le chantier se passe au mieux n'ont pas été tenues. Des problèmes se posent, relatifs aux phasages et aux nuisances telles que la poussière et les déchets de chantier.

Il serait bon de faire pression sur le maître d'ouvrage, et certainement sur la STIB, qui ne respecte pas les accords conclus.

- *L'incident est clos.*

*Het zou goed zijn om wat druk uit te oefenen op de bouwheer, en zeker op de MIVB, die haar afspraken niet nakomt.*

- *Het incident is gesloten.*

2147

**QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

2147 **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,**

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

2147 **concernant "les nouveaux aménagements problématiques sur le boulevard Sylvain Dupuis".**

**betreffende "de nieuwe problematische inrichtingen op de Sylvain Dupuislaan".**

2149 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)**.- Pour rappel, une nouvelle piste cyclable a fait son apparition le long du boulevard Sylvain Dupuis en juin 2020, impliquant la suppression d'une bande de circulation automobile dans chaque sens. Ces nouveaux aménagements ont créé d'énormes nuisances dues au trafic automobile, de pollution visuelle, olfactive et sonore. Ils avaient par ailleurs été considérés comme extrêmement dangereux, tant par les usagers que par la police et les chauffeurs de la STIB.

Étant donné les nombreuses nuisances et complications provoquées par cette nouvelle configuration - en particulier chez les riverains et les commerçants - ainsi que la réaction, certes tardive, de la commune qui, en septembre dernier, s'est positionnée pour vous demander d'abandonner ces nouveaux aménagements, vous avez décidé de réagir.

Fin octobre, vous avez annoncé renoncer partiellement aux aménagements provisoires. Des travaux de réaménagement ont alors eu lieu à la fin du mois de novembre, de manière à remettre la situation dans l'état initial d'un côté du boulevard, soit celui qui va du ring de Bruxelles vers la ville. Il a en revanche fallu attendre jusqu'au mois de mars de cette année pour que se réalisent les travaux de l'autre côté du boulevard, soit de la ville vers le ring.

Malheureusement, la situation actuelle pose encore des problèmes. La création d'une nouvelle piste cyclable a entraîné la suppression de l'ensemble des places de parking disponibles de ce côté du boulevard. Cette situation est assez problématique au regard des caractéristiques du quartier. Celui-ci abrite en effet de nombreuses professions médicales et paramédicales, dont l'accessibilité s'est par conséquent complexifiée. Or ces professionnels accueillent notamment un public fragilisé, qui n'a souvent pas d'autre choix que d'utiliser un véhicule.

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).- In juni 2020 werd op de Sylvain Dupuislaan een nieuw fietspad aangelegd. Daarvoor verdween in elke rijrichting een rijstrook. De werkzaamheden veroorzaakten enorme hinder. Bovendien vonden zowel de weggebruikers, als de politie en de MIVB-bestuurders de nieuwe inrichting zeer gevaarlijk.*

*De gemeente vroeg u in september om de herinrichting te herzien. Daarop besliste u in oktober om de voorlopige inrichting deels te schrappen. In de richting van de stad werd de oorspronkelijke situatie vrij snel hersteld, maar staduitwaarts was het wachten tot maart 2021.*

*Jammer genoeg zijn daarmee niet alle problemen van de baan. Waar het fietspad ligt, zijn alle parkeerplaatsen verdwenen, wat de vele op de laan gevestigde zorgverleners moeilijk bereikbaar maakt. Veel van hun patiënten hebben geen andere keuze dan zich met de auto te verplaatsen.*

2151 De la même manière, les nombreuses personnes âgées qui habitent les bâtiments bordant le boulevard éprouvent de plus en

*Ook de vele ouderen die er wonen, ondervinden moeilijkheden.*

plus de difficultés à se faire livrer ou à se faire déposer devant chez elles en taxi.

Quels sont les premiers retours que vous avez pu obtenir depuis ces nouveaux aménagements ?

Comment l'utilité d'une nouvelle piste cyclable remplaçant les places de stationnement a-t-elle pu être objectivée au regard du fait qu'une piste cyclable existait déjà à cet endroit ?

Cette nouvelle configuration a également eu comme conséquence de déplacer les arrêts de bus de la STIB. Or, il me revient que ceux-ci ne sont pas adaptés pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et que leur nouvelle localisation n'a pas bien été pensée au regard de l'emplacement des passages pour piétons, de l'accès au centre commercial Westland Shopping et de la correspondance avec les bus de De Lijn.

Comment expliquez-vous cette situation et comment justifiez-vous que cette configuration soit manifestement aussi peu appropriée au regard des besoins du quartier et singulièrement des besoins en transport en commun ?

Bruxelles Mobilité envisage-t-elle de revoir l'implantation de ces nouveaux arrêts en fonction de l'évaluation qui sera faite des nouveaux aménagements ? Par ailleurs, pourriez-vous préciser les modalités des concertations avec les riverains et les commerçants, avec la commune et avec la zone de police qui ont eu lieu lors de ces dernières phases de travaux ?

Y a-t-il eu une véritable concertation pour l'installation de ces nouveaux aménagements, qui entraînent d'importantes conséquences ?

Dans la conception de ces nouveaux aménagements, de quelle manière a-t-il été tenu compte de la présence d'un public fragilisé dans la zone, qui se retrouve de plus en plus isolé ? Les problèmes liés à la pandémie du Covid-19 font ressortir les difficultés des personnes handicapées, isolées et âgées qui souffrent bien souvent d'isolement.

*Wat waren de eerste reacties op de nieuwe inrichting?*

*Wat is de meerwaarde van het nieuwe fietspad tegenover het fietspad dat er al lag?*

*Door de herinrichting moesten de bushaltes worden verplaatst. De nieuwe haltes zijn echter niet geschikt voor personen met een beperkte mobiliteit en sluiten slecht aan op de oversteekplaatsen. Overweegt Brussel Mobiliteit om de ligging van die haltes te herzien?*

*Wat hield het overleg met de omwonenden, de gemeente en de politiezone tijdens de laatste fasen van de werkzaamheden in? Kregen zij inspraak in de nieuwe inrichting?*

*Hoe werd er bij de uitwerking van de nieuwe inrichting rekening gehouden met de kwetsbare bevolkingsgroepen in de buurt? Zij geraken steeds meer geïsoleerd.*

2153 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Concernant les premiers retours, l'ensemble des plans sont analysés de façon objective, en interne, par les différents experts à Bruxelles Mobilité, que ce soit en termes de sécurité routière, de signalisation, de feux, etc. De plus, la diversité des acteurs concernés (communes, STIB, etc.) et des experts de ces institutions permet de considérer l'ensemble des éléments nécessaires à l'établissement d'un aménagement optimal.

Le nouveau projet ne modifie pas le régime de circulation précédent (deux bandes de circulation dans chaque sens), puisque le placement de la piste cyclable se fait en lieu et place de la bande de stationnement.

La précédente piste cyclable présentait un conflit d'utilisation avec les piétons, car elle ne permettait pas la circulation bidirectionnelle des cyclistes en plus de celle des piétons sur

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Brussel Mobiliteit heeft de plannen grondig bestudeerd en met deskundigen van de gemeenten en de MIVB besproken om tot een optimale inrichting te komen.*

*De verkeerssituatie wijzigt niet door de nieuwe inrichting, aangezien het fietspad op de plaats van de parkeerstrook aangelegd werd. Het fietspad dat er lag, leidde tot conflictsituaties tussen fietsers en voetgangers. Dat is met het nieuwe fietspad opgelost.*

*De MIVB werkt een nieuw herinrichtingsplan uit voor de haltes op buslijn 53, tussen Westland Shopping en de Ring. Daarbij moet ze rekening houden met de plaatsing van de laadportalen voor de elektrische bussen die ze stelselmatig aankoopt. Voor die werkzaamheden is een stedenbouwkundige vergunning vereist. De uitvoering zal nog wat tijd in beslag nemen. De MIVB is*

un même espace restreint. Cet aménagement a donc pacifié le trottoir pour les piétons.

S’agissant de la configuration des arrêts pour les personnes à mobilité réduite (PMR), dans le cadre de la mise en œuvre du plan directeur du réseau bruxellois de bus (plan bus), la ligne de bus 53, exploitée au moyen de bus articulés, a son terminus au Westland Shopping. Afin de pourvoir dans les meilleures conditions à tous les besoins des bus de la STIB, cette dernière travaille à un projet de réaménagement complet du pôle bus situé entre le Westland Shopping et le ring, au boulevard Joseph Bracops.

Il s’agit d’un projet d’importance, car celui-ci doit également intégrer les nécessités de placement de portiques de rechargement des futurs bus électriques, progressivement achetés par la STIB. Ce projet nécessite l’obtention d’un permis d’urbanisme et l’exécution de travaux, ce qui prendra encore un certain temps.

En conséquence, la STIB avait installé provisoirement le terminus de la ligne 53 dans la zone de stationnement du boulevard Sylvain Dupuis, le plus près possible du pôle d’échange des bus. Cet emplacement n’était cependant pas idéal pour diverses raisons, indépendantes de la piste cyclable, et a dû être modifié. La STIB est consciente que cette situation n’est pas optimale en raison de la distance qui sépare les différentes zones d’intérêt et de terminus. Il s’agit bien ici d’une situation provisoire et, à terme, le nouveau pôle d’échange résoudra tous ces problèmes.

2155 En ce qui concerne les modalités de concertation, des contacts et discussions ont été menés entre Bruxelles Mobilité, la commune d’Anderlecht, le Westland Shopping, la police et la STIB pour l’aménagement de la piste cyclable sur ce boulevard, afin de trouver la solution optimale pour les divers usagers de cet axe. La commune et la Région de Bruxelles-Capitale ont présenté le projet aux riverains et aux commerçants lors d’une rencontre en ligne. Les riverains ont été informés de cette rencontre par un toutes-boîtes.

Quant à la prise en considération des publics fragilisés, tout aménagement réalisé par Bruxelles Mobilité tient compte de l’ensemble des usagers. Ainsi, les aménagements sont pensés tant pour les personnes à mobilité réduite que pour l’ensemble des autres usagers, en ce compris les piétons, vélos, automobilistes, etc., afin de leur assurer une accessibilité sécurisée et intégrée. C'était également l'objectif dans ce cas-ci.

2157 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)**.- Voilà qui nous a permis de faire le point et de confronter nos informations, les miennes étant essentiellement glanées sur le terrain. J'entends que la situation des arrêts de bus est provisoire et qu'un nouveau pôle d'échanges devrait résoudre les difficultés décrites. J'insiste encore pour que la situation des publics fragilisés en matière de mobilité soit pleinement prise en considération, au regard de la

*zich ervan bewust dat de huidige situatie niet ideaal is. Het gaat echter om een voorlopige oplossing.*

*Ik overlegde met Brussel Mobiliteit, de gemeente Anderlecht, Westland Shopping, de politie en de MIVB over een optimale inrichting van de laan voor alle gebruikers. De gemeente en het gewest legden het plan online aan de omwonenden en de handelaars voor. Zij kregen daarvoor een uitnodiging.*

*Brussel Mobiliteit houdt bij werkzaamheden altijd rekening met alle weggebruikers, ook de kwetsbare. Ook in dit geval is dat gebeurd.*

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).- De bushaltes zijn dus maar tijdelijk, waardoor dat probleem mettertijd wordt opgelost. Ik wil wel nog eens benadrukken dat u voldoende rekening moet houden met kwetsbare groepen.*

*Ik hoop dat u het overleg voortzet en tot een optimale oplossing komt.*

typologie de ce quartier assez particulier qui a subi, ces derniers temps, quelques bouleversements.

J'espère que la concertation se poursuivra et aboutira à une solution optimale.

*- L'incident est clos.*

*(M. Arnaud Verstraete, premier vice-président, reprend place au fauteuil présidentiel)*

*- Het incident is gesloten.*

*(De heer Arnaud Verstraete, eerste ondervoorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)*

2163

**QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

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

2163 **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,**

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

2163 **concernant "les living labs pour se réapproprier l'espace public".**

**betreffende "de living labs om zich de openbare ruimte opnieuw toe te eigenen".**

2165 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Le plan Good Move prévoit d'accompagner la mise en place de living labs pour se réapproprier l'espace public. Le but est de permettre aux citoyens de participer en amont au réaménagement d'un lieu, de le faire vivre de manière participative et de tester des configurations innovantes.

Un living lab est un lieu d'innovation créé avec et pour ses utilisateurs, une sorte de laboratoire vivant. Dans sa définition Wikipédia, qui s'appuie sur les origines du concept aux États-Unis au Massachusetts Institute of Technology (MIT) en 1990 et son développement en Europe à partir de 2006 à travers le réseau compris dans la stratégie de Lisbonne, le living lab regroupe des acteurs publics, privés, des entreprises, des associations et des acteurs individuels, dans le but de tester grandeur nature des services, des outils ou des usages nouveaux.

Il s'agit de sortir la recherche des laboratoires pour la faire descendre dans la vie de tous les jours, en ayant souvent une vue stratégique sur les usages potentiels des technologies. Tout cela se passe en coopération entre des collectivités locales, des entreprises, des laboratoires de recherche, ainsi que des utilisateurs potentiels. Il s'agit de favoriser l'innovation ouverte, de partager les réseaux et d'impliquer les utilisateurs dès le début de la conception.

Cette approche est censée stimuler les collaborations entre des profils hétérogènes de personnes. Elle permet donc à une population d'influer sur les évolutions de notre société et d'en appréhender les enjeux sociaux, technologiques et économiques. Un living lab est généralement centré sur une thématique ou un domaine spécifique, tantôt très large, tantôt plus précis.

Ces thèmes peuvent être très variés et diversifiés : santé, gastronomie, nouvelles technologies, écologie, énergie, biotechnologie, développement urbain, logistique, éducation,

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Het Good Moveplan voorziet in de organisatie en begeleiding van burgerparticipatie in het kader van living labs. Daar kan de bevolking van in de beginfase van een project deelnemen aan de herinrichting van de openbare ruimte en vernieuwende opties testen.*

*Living labs resulteren uit een samenwerking tussen de overheid, plaatselijke verenigingen, ondernemingen, onderzoekslaboratoria en gebruikers.*

*Volgens het Good Moveplan zouden er in 2020 twee living labs worden georganiseerd, en vanaf 2025 drie per jaar. Vonden de twee living labs vorig jaar plaats, ondanks de gezondheidscrisis?*

*Welke thema's en plaatsen kwamen daarvoor in aanmerking? Voor welke participatievorm is er gekozen? Met welke partners? Hoe verloopt het proces? Wie volgt het en op welke manier?*

mobilité, culture, etc. L'objectif affiché par le plan Good Move était de mettre en place deux living labs en 2020, puis d'en réaliser trois par an à partir de 2025.

Où en sommes-nous aujourd'hui ? Les deux living labs prévus l'an dernier ont-ils été mis en place malgré la crise sanitaire ? Quels étaient les deux sujets retenus ? Quels étaient les espaces publics concernés ? Quel type de participation a-t-il été choisi et avec quels partenaires (citoyens, habitants, commerçants, petites et moyennes entreprises (PME), usagers) ?

Comment le processus s'organise-t-il ? Qui met en place le projet ? Qui assure le suivi en matière de participation et comment ?

2167 Quels sont vos objectifs pour l'année 2021 ?

Sur les trois livings labs prévus, quels projets innovants comptez-vous mettre en place ? Un processus précis de living lab est-il arrêté ?

En février 2021, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a lancé un appel à projets appelé "Réappropriation de l'espace public", qui correspond à l'ancien Living Brussels, si je ne m'abuse. L'objectif est de tester des aménagements et de repenser l'espace public dans la perspective d'une mobilité durable, active et intégrée.

Qu'est-ce qui différencie un living lab d'un appel à projets classique lancé par Bruxelles Mobilité ou Bruxelles Environnement ? Quels sont les budgets affectés à cet effet en 2021 ?

De quelle façon le plan Good Move invite-t-il à renforcer les équipes mobilité communales ? Est-ce à l'ordre du jour en 2021 ?

*Wat zijn uw doelstellingen voor 2021? Welke innoverende projecten wilt u in de living labs testen? Is er een procedure vastgelegd?*

*Wat is het verschil tussen een living lab en een klassieke projectoproep? Hoeveel middelen worden er in 2021 voor de living labs uitgetrokken?*

*Denkt u aan een versterking van de gemeentelijke mobiliteitsdiensten?*

2169 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Je pense que c'est la première fois que l'on aborde le sujet des living labs en commission. Ces projets ont un grand potentiel d'innovation et de création de liens avec les habitants. C'est important que les gens s'approprient leur propre quartier et y développent un sentiment d'appartenance.

La mise en place se fait aujourd'hui à travers l'appel à projets aux communes intitulé Vivre la ville, sous le volet Réappropriation de l'espace public, anciennement Living Brussels. En 2020, seule la commune d'Anderlecht a réalisé un projet, intitulé Living Cureghem. L'objectif était de consolider la zone de rencontre qui avait été introduite pendant le confinement et de faire le lien avec la future maille apaisée.

En 2021, l'appel à projets Vivre la ville est relancé, avec un budget disponible de 50.000 euros par commune. Il s'agit d'un budget global pour tous les projets de mobilité durable de la commune, dont le volet Réappropriation de l'espace public. Les communes peuvent déposer un projet chaque premier lundi du mois.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- De inrichting van living labs gebeurt via de projectoproep 'De stad beleven. Toe-eigening van de openbare ruimte', die tot de gemeenten is gericht.*

*In 2020 heeft enkel de gemeente Anderlecht een living lab ingericht. In 2021 werd de projectoproep opnieuw gepubliceerd, met een budget van 50.000 euro per gemeente. De gemeenten kunnen elke maand een project indienen. Aangezien de regering de eerste projecten nog moet goedkeuren, kan ik u het totale aantal projecten voor 2021 nog niet meedelen.*

*Dankzij de projectoproepen 'Brussel op vakantie' en 'Vooruit met de wijk' kunnen testen worden georganiseerd en een dialoog gestart tussen buurtbewoners, gemeentebestuur en gewest.*

*Uit de evaluatie van de projectoproep 'Brussel op vakantie' is gebleken dat vrouwen en senioren vaker 's avonds buitenkwamen. Samen met de buurtbewoners een wijk uitdenken, verbetert dus niet alleen de openbare ruimte, maar ook de sociale samenhang.*

Le gouvernement doit encore approuver les premiers projets reçus. Il est trop tôt pour vous donner le nombre de projets déposés pour 2021. Je suis enthousiaste de constater l'intérêt des communes qui souhaitent s'inscrire dans cette dynamique. La commune de Ganshoren, par exemple, a déjà proposé un projet pour la fin de l'Avenue Broustin.

De plus, à travers les appels à projets Bruxelles en vacances, destinés aux asbl, et Inspirons le quartier, destinés aux collectifs de citoyens, des tests de réappropriation de l'espace public peuvent être réalisés et ouvrent le dialogue entre les riverains et les autorités communales ou régionales.

Bruxelles en vacances, qui est un projet plus temporaire que des living labs, n'en est pas moins une forme de réappropriation de l'espace public qui inclut les habitants. Dans l'évaluation de ce projet, des femmes et des personnes âgées déclarent qu'elles osent davantage sortir. Le fait de concevoir un quartier avec les riverains est positif, non seulement pour l'amélioration de l'espace public, mais également pour la cohésion sociale.

Nous reviendrons sur les chiffres de 2021 quand ils seront disponibles.

2171 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Vous ne répondez pas complètement à mes questions. Vous nous expliquez qu'il s'agit d'appels à projets à destination des communes, pour permettre à la participation citoyenne de faire des propositions en matière d'aménagement de l'espace public. C'est très intéressant, car il s'agit en réalité d'un soutien à la participation citoyenne.

Toutefois, à l'origine, le living lab n'est pas exactement cela. Le principe est d'encourager la participation du plus grand nombre, y compris ceux qui ne participent pas nécessairement de façon habituelle aux projets communaux, à savoir les entreprises, les commerces et les usagers qui viennent travailler dans la commune. Des synergies sont créées avec les publics dits hétérogènes. C'est là que réside l'intérêt de proposer un autre modèle.

Ce que vous proposez existe depuis toujours, mais vous y allouez aujourd'hui un budget qui permettra aux communes de soutenir des projets citoyens. En soi, c'est une bonne chose. Bruxelles en vacances, par exemple, est en effet une initiative qu'il faut continuer à soutenir.

J'ai l'impression que l'on a enrobé et donné un label à une participation citoyenne comparable à celle qui existait dans le passé, sauf que cette enveloppe de réaménagement n'existait pas précisément. Quelle est la différence avec, par exemple, Sainctelette, où il existe un vrai projet participatif ?

Les projets encourageant la participation citoyenne existent dans toutes les communes aujourd'hui. Je ne comprends donc pas la spécificité de ce que vous avez appelé le living lab dans le plan Good Move.

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- U hebt mijn vragen maar gedeeltelijk beantwoord. U verwijst naar projectoproepen inzake burgerparticipatie die bedoeld zijn voor de gemeenten, maar een living lab is niet helemaal hetzelfde. In een living lab wil men de participatie bevorderen van spelers die gewoonlijk niet aan gemeentelijke projecten deelnemen.*

*Waarom roep u living labs in het leven, aangezien in alle gemeenten al projecten lopen die de burgerparticipatie bevorderen? Dat u voor die gemeentelijke projecten nu middelen uittrekt, is uiteraard positief.*

*Wat is eigenlijk het verschil met Sainctelette, waar een echt participatief project loopt?*

2173 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- J'ai peut-être mal lu les questions, mais j'ai essayé d'y répondre avec les éléments en ma possession.

Ce n'est pas parce que le concept du living lab existe déjà qu'il ne faut pas le renforcer. Un projet de réaménagement, comme le projet Sainctelette, a un tout autre impact qu'un living lab, qui est plus local et de moindre ampleur. Un living lab permet de réfléchir sur un quartier.

Le réaménagement du rond-point du Pannenhuis, à Jette, en est un bon exemple. La commune a travaillé en interaction avec les riverains et les commerçants, en commençant par des aménagements temporaires qui ont mené à toute une série de réflexions. Cela a vraiment fait revivre le quartier. La commune de Jette a donné là un bel exemple de collaboration et de la manière d'utiliser le living lab.

Le projet Sainctelette est d'une toute autre ampleur et la participation y tient une grande place. Je vous renvoie à ma réponse faite à M. Kennis il y a peu au sujet de ce projet et de son aspect participatif.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Het is niet omdat het concept van living labs al bestaat, dat het geen ondersteuning verdient.*

*Een project als dat van Sainctelette heeft een totaal andere impact dan een living lab, dat lokaler en kleiner is. De herinrichting van de rotonde aan Pannenhuis in Jette is er een goed voorbeeld van. Daar heeft het living lab ervoor gezorgd dat de wijk een nieuwe adem vond.*

2175 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Qu'il s'agisse d'une plaine de jeux, d'un parc, d'une rue ou d'une petite place, un cadre doit être créé pour les living labs, qui diffère de ce qui existe déjà en matière de participation citoyenne. Les communes parviennent déjà à rassembler un maximum de citoyens autour de projets. En l'espèce, je ne vois aucune nouvelle impulsion dans ce dossier.

*- L'incident est clos.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Voor de living labs moet een kader worden uitgedacht, dat verschilt van wat al bestaat op het vlak van burgerparticipatie.*

*- Het incident is gesloten.*

2179 **QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER**

2179 **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,**

2179 **concernant "le réaménagement de la place Meiser".**

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER**

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

**betreffende "de heraanleg van het Meiserplein".**

2181 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).- La place Meiser est un des principaux points noirs de la Région, mais son réaménagement est au point mort. Il y a quelques mois, vous m'avez indiqué que les travaux avaient pris du retard sous la précédente législature mais que la sécurité routière pouvait néanmoins être améliorée à court terme.*

*Contrairement à ce que votre prédécesseur annonçait en 2016, les travaux préparatoires - études, demandes de permis - n'étaient toujours pas réalisés à la fin de la législature précédente.*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Het Meiserplein is een van de grote zwarte punten in het Brussels Gewest. Toch komt de heraanleg van dit plein maar niet op gang.

Enkele maanden geleden vroeg ik u naar de laatste stand van zaken. U gaf toen aan dat de werken aan het Meiserplein onder de vorige regering vertraging opliepen, maar dat dit geen belemmering is om op korte termijn de verkeersveiligheid op het kruispunt te verbeteren.

U wees er voorts op dat het tijdschema en het budget in het meerjareninvesteringsplan van de MIVB moesten worden aangepast. Bovendien had de regering nog geen beslissing over het tramtracé genomen en was Beliris nog niet met het nodige studiewerk gestart. Nochtans maakte voormalig minister Smet

*Quelles mesures ont-elles été prises au semestre précédent ? Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas décidé le tracé du tram ? Où en sont les études ? Quand les permis seront-ils demandés ?*

*Pouvez-vous apporter des précisions sur le budget et le calendrier dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement (PPI) de la STIB ? D'après le dernier plan, il serait question de 20 millions d'euros par an sur une période quinquennale.*

*Que comptez-vous faire pour améliorer la sécurité à court terme sur la place Meiser ?*

zich in 2016 nog sterk dat het voorbereidende werk, zowel het studiewerk als de vergunningsaanvragen, klaar zou zijn tegen het einde van de vorige regeerperiode.

Welke stappen werden er het voorbije halfjaar gezet? Heeft de regering intussen beslist hoe het tramtracé zal lopen? Zo niet, waarom sleept die discussie zo lang aan?

Welke studies lopen er intussen en welke kenden een positief verloop? Welke studies moeten nog worden opgestart? Wie is daarvoor verantwoordelijk?

Wanneer denkt u te kunnen starten met de nodige vergunningsaanvragen?

Kunt u meer duidelijkheid geven over het budget en de planning in het kader van het meerjareninvesteringsplan van de MIVB? In het laatste plan waarover wij beschikken, is sprake van ongeveer 20 miljoen euro kosten per jaar, over een periode van vijf jaar. Is het plan al aangepast of zal het nog worden aangepast? Wanneer?

Welke plannen liggen er concreet op tafel om de veiligheid op het Meiserplein op korte termijn te verbeteren? Welke actie hebt u al ondernomen in het kader van die kortetermijnmaatregelen? Welk tijdpad hebt u vastgesteld?

2183 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** *(en néerlandais).- Conscient de l'importance du réaménagement de la place Meiser, le gouvernement entend bien progresser sur ce dossier. Je ne vous cache pas, toutefois, qu'il s'écoulera beaucoup de temps avant la réalisation des travaux définitifs.*

*L'avenir de la place dépend en effet du plan d'aménagement directeur (PAD) Mediapark, qui déterminera le tracé du tram 25, de la mise en service du tram vers Neder-Over-Heembeek ainsi que des directives du plan Good Move. Les budgets nécessaires ont été prévus.*

*Le PPI de la STIB prévoit effectivement 20 millions d'euros sur une période de cinq ans, sans compter les budgets de Beliris. Nous n'en sommes encore qu'au stade de la planification ; il faudra donc attendre encore longtemps avant le début des travaux.*

*Dans l'intervalle, nous voulons renforcer la sécurité des zones à concentration d'accidents, surtout au carrefour formé par la chaussée de Louvain et l'avenue Milcamps. Des négociations sont en cours. Le projet concernant la zone entre la place Meiser et la rue de Genève sera bientôt présenté à la commune.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister**.- Het belang van de heraanleg van het Meiserplein valt, om voor de hand liggende redenen zoals verkeersveiligheid, de kwaliteit van de openbare ruimte, de exploitatie van het openbaar vervoer en het wegverkeer, niet te onderschatten. Er komt heel wat samen in een grote zone, waarvan het potentieel niet ten volle wordt benut.

De regering is zich hiervan bewust en wil vooruitgang boeken met de plannen voor de heraanleg van het plein. Ik geef wel eerlijk toe dat er tussen de tijdelijke en definitieve ingrepen heel wat tijd zal verstrijken. De heraanleg van het Meiserplein is verbonden met het richtplan van aanleg Mediapark van perspective.brussels. Dat plan bepaalt de opties voor tram 25 die het Meiserplein kruist. Ook de ingebruikname van de tram naar Neder-Over-Heembeek heeft gevolgen voor het Meiserplein. Het recent goedgekeurde plan Good Move bepaalt wat er met de openbare ruimte en ten behoeve van de verkeersveiligheid moet gebeuren. Hiervoor is natuurlijk in de nodige budgetten voorzien.

Het meerjareninvesteringsplan van de MIVB omvat 20 miljoen euro over een periode van vijf jaar. Als de definitieve projectkeuzes zijn gemaakt, wordt dat bedrag over de projecten verdeeld. Ook via Beliris zijn er budgetten beschikbaar. We bevinden ons echter nog maar in de planningsfase, waarna de vergunningen moeten worden aangevraagd enzovoort. Het duurt nog een hele tijd alvorens de werken van start gaan.

We willen niet wachten op de definitieve heraanleg om de verkeersveiligheid te verbeteren. Vergunningsaanvragen voor omvangrijke projecten vergen in Brussel heel wat tijd en daarom willen we ongevalgevoelige zones op korte termijn beter

beveiligen. Vooral over het kruispunt aan de Leuvensesteenweg en de Milcampslaan lopen er projectonderhandelingen tussen de gemeente en Brussel Mobiliteit. Dat kruispunt willen we dit jaar nog veiliger maken.

Het veiligheidsproject tussen het Meiserplein en Genèvestraat is al in opmaak en wordt binnenkort voorgelegd aan de gemeente.

Met beide projecten verbeteren we de verkeersveiligheid van alle weggebruikers op korte termijn.

2185 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).- D'un côté, il y a donc le projet à long terme, pour lequel le gouvernement précédent a fait des promesses qu'il n'a pas tenues. J'entends bien qu'il faut tenir compte du PAD Mediapark, mais ce n'est pas un prétexte pour tout retarder. Pourquoi ces travaux durent-ils si longtemps ?*

*De l'autre, il y a les projets à court terme. Vous parlez de l'avenue Milcamps, mais elle se situe un peu plus loin que la place Meiser. Quant à la rue de Genève, vous devez encore vous concerter avec la commune. Je vous exhorte à avancer rapidement sur la question de la sécurité, car le réaménagement pourrait prendre énormément de temps.*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Ik begrijp heel goed het onderscheid tussen de twee projecten.

Enerzijds is er het project op lange termijn, waarover de regering tijdens de vorige regeerperiode beloftes heeft gedaan die ze niet is nagekomen. U zegt dat de heraanleg van het Meiserplein past in het richtplan van aanleg Mediapark. Ik begrijp zeker dat het nodig is om rekening te houden met de behoeften van het Mediapark. Dat gebeurde vroeger naar mijn gevoel zelfs te weinig en ik ben daar dan ook blij mee. Dat mag echter niet alles vertragen. Wat is het tijdschema voor de beslissingen rond de mobiliteit en de ontsluiting van het gebied? Waarom duurt alles zo lang?

Anderzijds zijn er de projecten op korte termijn. U hebt het dan over het kruispunt aan de Leuvensesteenweg en de Milcampslaan, maar als ik mij de situatie goed voor de geest haal, is dat niet vlak bij het Meiserplein, maar wat verderop. Daarnaast loopt er ook een project voor de Genèvestraat. Daarover moet u blijkbaar nog met de gemeente overleggen. Ik moedig u aan om echt vooruitgang te boeken om de verkeersveiligheid nu grondig aan te pakken. De heraanleg op langere termijn zou immers heel lang kunnen duren.

2187 *(La connexion de la ministre Van den Brandt est interrompue)*

*(Er loopt iets mis met de verbinding van minister Van den Brandt)*

2195 *Quel est le calendrier du PAD Mediapark ? Tous les arbitrages ont-ils été faits ? En quoi les travaux à l'avenue Milcamps amélioreront-ils la sécurité sur la place Meiser ?*

Wat is de timing van het richtplan van aanleg Mediapark? Zijn alle knopen over dat richtplan van aanleg al doorgehakt?

De Milcampslaan komt uit op de Leuvensesteenweg en niet rechtstreeks op het Meiserplein. In welke mate zullen die werken de situatie op het Meiserplein verbeteren?

2197 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** *(en néerlandais).- Sur la question des PAD, je vous renvoie au ministre-président. Le gouvernement devrait les adopter en deuxième lecture sous peu.*

*Pour ce qui est de la sécurité routière, si nous détectons une zone accidentogène, nous nous emploierons à remédier au problème, même s'il se situe un peu plus loin que la place.*

*Dès qu'un accord sera conclu avec la commune, je vous présenterai les projets, avec leur calendrier.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister**.- Voor het tijdschema van de richtplannen van aanleg verwijs ik u door naar minister-president Vervoort. Er wordt gestaag aan die richtplannen van aanleg voortgewerkt en er komt binnenkort een tweede lezing in de regering. Ik durf zonder overleg met de heer Vervoort geen tijdschema te geven, maar ik ga ervan uit dat u daar niet lang meer op zult moeten wachten.

Wat de concrete invulling betreft, gaan we na waar het element van verkeersonveiligheid precies zit en waar zich ongevallen voordoen. Als we een belangrijk pijnpunt ontdekken, zullen we

daar zeker iets aan doen, ook al ligt het iets verder dan het Meiserplein.

Zodra het overleg met de gemeenten afgerond is en we een akkoord bereiken, zal ik u de projecten voorstellen. Ik zal u ook de planning communiceren zodra die definitief is vastgesteld.

2199 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).- Je ne peux que vous encourager à prendre le taureau par les cornes, car cette place est vraiment trop dangereuse.*

*- L'incident est clos.*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Ik kan u alleen maar aanmoedigen om de koe bij de horens te vatten, want het is echt te gevaarlijk op het Meiserplein. Alles wat op korte termijn beter kan, komt de Brusselaar ten goede.

*- Het incident is gesloten.*

2203 **QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER**

2203 **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,**

2203 **concernant "la suspension d'un abonnement STIB".**

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER**

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

**betreffende "het schorsen van een abonnement bij de MIVB".**

2205 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).- La crise du coronavirus empêche de nombreux voyageurs de faire pleinement usage de leur abonnement de transport public.*

*Au mois d'octobre, De Lijn a lancé l'action Bouton pause, qui permet de suspendre un abonnement annuel pour un maximum de vingt jours, contre un remboursement proportionnel. En raison du succès de cette action, dont ont bénéficié près de 26.000 abonnés, De Lijn envisage l'adoption d'un système permanent.*

*Les abonnés de la STIB ne disposent que de deux options : annuler leur abonnement et se faire rembourser les jours non utilisés, ou payer le prix plein pour un abonnement annuel.*

*Pourquoi la STIB a-t-elle décidé de ne pas offrir la possibilité de suspendre un abonnement ? Réfléchit-elle à des formules d'abonnements flexibles ?*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Ten gevolge van de coronacrisis kunnen heel wat reizigers hun abonnement voor het openbaar vervoer niet meer ten volle gebruiken, wegens thuiswerk, afstandsonderwijs enzovoort.

In oktober voerde De Lijn de mogelijkheid in om een jaarabonnement maximaal twintig dagen naar keuze te pauzeren. Die pauzedagen werden dan in verhouding terugbetaald, waardoor abonnees zich op andere dagen met het openbaar vervoer konden verplaatsen en daardoor enigszins werden gecompenseerd voor het mindere gebruik dat ze tijdens de crisis van hun abonnement maakten.

Tussen oktober 2020 en eind januari 2021 gebruikten bijna 26.000 abonnees van De Lijn de daarvoor bestemde pauzeknop. De Lijn evalueerde de actie dan ook als positief en bekijkt nu of er een permanente regeling moet komen.

Ik denk niet dat de MIVB al over zo'n pauzeknop beschikt. MIVB-abonnees die tijdens de coronacrisis minder vaak met het openbaar vervoer reizen, hebben twee mogelijkheden: ze zeggen hun abonnement op en worden terugbetaald voor de niet-gebruikte dagen of ze betalen gewoon de volle prijs voor een jaarabonnement.

Er wordt met andere woorden geen rekening gehouden met reizigers die hun jaarabonnement willen behouden om naar de winkel, de kapper of het park te gaan, maar hun dagelijkse pendelrit zagen wegvallen. Wat vinden de MIVB en uzelf van de pauzeknop van De Lijn?

Waarom is er besloten om de mogelijkheid om abonnementen te pauzeren niet in te voeren? Denkt de MIVB na over flexibele abonnementsformules?

2207 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** *(en néerlandais).- Je tiens tout d'abord à saluer l'effort fourni par la STIB et De Lijn pour maintenir l'entièreté de leur offre.*

*La STIB tente de répondre aux besoins concrets des voyageurs en offrant la possibilité de mettre fin à un abonnement avant la date d'expiration de celui-ci et en remboursant la période restante.*

*L'une des options les plus flexibles et la mieux adaptée au télétravail est l'abonnement pour 100 trajets. La mesure sera évaluée et la STIB continue entre-temps à réfléchir à d'autres formules flexibles.*

*Elle souhaite ainsi offrir une réponse structurelle à ses clients dans les circonstances spécifiques de la crise du coronavirus.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister**.- Voor ik uw vraag beantwoord, wil ik nog even aangeven hoe belangrijk ik het vind dat de MIVB - net als De Lijn trouwens - haar volledige aanbod gehandhaafd heeft. U moet niet onderschatten welke inzet daarvoor nodig was.

Uiteraard heeft de MIVB ook nagedacht over hoe ze met haar klanten moest omgaan. Velen daarvan zijn het openbaar vervoer blijven gebruiken, maar het is overduidelijk dat er veel minder klanten waren dan in andere tijden.

Zoals u zelf al aangaf, kan een reiziger zijn abonnement definitief stopzetten voor het einde van de looptijd en dat is gekoppeld aan een terugbetalingsformule die gelinkt is aan de periode die het abonnement nog geldig is. Dat belet de mensen niet om nadien een andere vorm van abonnement te nemen. Op die manier probeert de MIVB tegemoet te komen aan de concrete behoeften van de reizigers.

Een van die meer flexibele formules is het abonnement voor 100 ritten. Daarmee koop je de flexibiliteit om al dan niet te rijden op bepaalde dagen. Die formule is dus beter aangepast aan het vele thuiswerk. De maatregel zal geëvalueerd worden en ondertussen blijft de MIVB ook nadenken over andere flexibele formules.

Het is belangrijk dat de MIVB op die manier een structureel antwoord wil bieden aan de klanten tijdens de specifieke omstandigheden van de coronacrisis. Ze zou ook commerciële acties kunnen voeren, waarbij de klanten bijvoorbeeld eenmalig hun abonnementen gedurende een paar dagen zouden kunnen stopzetten, maar ze denkt liever na over meer structurele oplossingen.

Zo is de idee van het abonnement voor 100 ritten gegroeid als oplossing tijdens de coronacrisis, maar dat betekent niet dat die formule niet zou kunnen blijven bestaan als de evaluatie positief uitdraait.

Op die manier hoopt de MIVB het verminderde gebruik van abonnementen op te vangen. Uiteraard hoop ik dat de coronacrisis spoedig achter de rug is en dat de abonnees spoedig terugkeren.

2209 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** *(en néerlandais).- Il est positif que les voyageurs puissent suspendre un abonnement qu'ils n'utilisent plus et être remboursés au prorata du temps restant.*

*Je n'avais pas entendu parler de la formule flexible des 100 trajets, qui ouvre de nouvelles perspectives.*

*- L'incident est clos.*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Het is positief dat reizigers een abonnement kunnen opzeggen als ze het niet meer nodig hebben en dat ze dan pro rata worden terugbetaald.

Ik had nog niets over die 100-rittenabonnementen gehoord. Dat biedt perspectieven. Ik dank de MIVB alvast dat ze daarmee aan de slag gaat. In Brussel gebruiken mensen hun abonnement vaak niet alleen voor woon-werkverkeer, maar ook voor andere verplaatsingen, bijvoorbeeld om te gaan winkelen. Zo'n flexibele

formule kan dus nuttig zijn. Ik zal van mijn kant ook eens verder bekijken wat die 100-rittenkaart precies inhoudt.

- *Het incident is gesloten.*

2213 **QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

2213 **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,**

2213 **concernant "la charte de participation citoyenne".**

2215 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- La crise sanitaire que nous connaissons a fait apparaître de nombreux défis. L'un d'eux a été de mettre en place des adaptations temporaires de l'espace public, en faisant ce qu'on appelle de l'urbanisme tactique, afin de pouvoir vivre et se mouvoir dans l'espace public dans le respect des conditions sanitaires. De nombreuses rues ont alors été placées en zone de rencontre ou en rue cyclable, et 40 km de pistes cyclables temporaires ont été dessinées en l'espace de quelques jours.

Ces adaptations nécessitent de se concerter le plus largement possible avec les citoyens, riverains et associations avant de réaliser des aménagements définitifs. Ce manque de concertation a été dénoncé par les services de secours, les zones de police, les bourgmestres, les riverains, les associations, etc. Même le Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) a regretté ne pas avoir été assez impliqué dans la piste cyclable déployée rue de la Loi, inadaptée selon lui.

Transparence, bonne gouvernance et démocratie participative sont pourtant certains des principes consacrés dans la déclaration de politique régionale (DPR) de 2019. Celle-ci prévoit que "dans la plupart des compétences, pour l'adoption de grands projets d'aménagement ou de mobilité et au-delà des règles de concertation obligatoire, le gouvernement privilégiera une concertation et une participation en amont de la population concernée et des parties prenantes". Au regard de ces objectifs, le plan Good Move prévoit de renforcer les mécanismes permettant de coconstruire les projets de mobilité et d'espace public avec les citoyens et le secteur économique et social. L'un des objectifs est de mettre en place une charte de participation citoyenne pour accompagner les projets de mobilité.

Comment sera rédigée cette charte de participation citoyenne ? Qui en assure la rédaction, et selon quelle méthodologie ? Les communes sont-elles associées au processus de rédaction ? Quels principes fondateurs souhaitez-vous intégrer à cette charte ?

Avez-vous effectué une comparaison avec les chartes de participation d'autres villes ou d'autres pays ? Dans l'affirmative, quelles en sont les conclusions ? Dans la négative, pourquoi ?

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

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

**betreffende "het handvest voor burgerparticipatie".**

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- De coronacrisis heeft ons met heel wat uitdagingen geconfronteerd. Zo moest de openbare ruimte zo worden ingericht dat we ze veilig konden gebruiken. Heel wat straten werden omgevormd tot ontmoetingszone of fietsstraat en er werden tijdelijke fietspaden aangelegd.*

*Over die aanpassingen vond echter te weinig overleg plaats, terwijl transparantie, goed bestuur en participatieve democratie toch de speerpunten zijn van de algemene beleidsverklaring van 2019. De regering stelt daarin dat ze voor grote inrichtingswerkzaamheden vooraf overleg en inspraak zal organiseren. Dat wil ze onder andere verwezenlijken met behulp van Good Move. Een van de doelstellingen is de invoering van een handvest voor burgerinspraak bij mobiliteitsprojecten.*

*Hoe wordt dat handvest opgesteld? Zijn de gemeenten erbij betrokken? Welke basisprincipes wilt u erin opnemen?*

*Voerde u een vergelijking uit met handvesten van andere steden of landen? Zo ja, wat zijn uw conclusies? Zo niet, waarom niet?*

2217 Quel est le calendrier de réalisation de cette charte ? Quand sera-t-elle présentée au parlement ? Quels projets sont-ils concernés par cette charte ? L'ensemble des projets de mobilité et d'aménagement de l'espace public seront-ils à l'avenir concernés par une participation citoyenne obligatoire ? Les plans d'aménagement directeurs (PAD) seront-ils concernés ? Les communes pratiquant de petites adaptations sur une voirie communale seront-elles également concernées ? Comment comptez-vous vous assurer de l'adhésion à la charte des différentes parties prenantes ? Un mécanisme de sanction à l'égard de ceux qui n'en respecteraient pas les prescrits est-il prévu ? Si non, quels mécanismes avez-vous décidé de mettre en place afin d'assurer le plus grand respect possible de la nouvelle charte ?

Enfin, Good Move parle de coconstruction, ce qui laisse entendre une participation citoyenne le plus tôt possible dans la réalisation du projet et ce, jusqu'à son évaluation a posteriori. Comment distinguez-vous les notions de consultation, de concertation et de coconstruction ? Seront-elles définies dans la charte ? Le degré d'implication des citoyens va-t-il varier en fonction des projets ? Cette implication sera-t-elle toujours obligatoire, même à des degrés divers ?

*Wanneer zal het handvest klaar zijn? Wanneer stelt u het voor aan het parlement? Op welke projecten is het van toepassing? Krijgen burgers inspraak bij alle projecten die betrekking hebben op de mobiliteit en inrichting van de openbare ruimte? Geldt het handvest voor de richtplannen van aanleg en voor kleine aanpassingen aan gemeentewegen? Hoe wilt u de naleving van het handvest afdwingen? Komen er sancties?*

*In Good Move is er sprake van "co-constructie", wat doet vermoeden dat de burger van in het begin bij de projecten wordt betrokken tot ze geëvalueerd worden. Wat is het verschil tussen dat begrip en de concepten raadpleging en overleg? Worden ze in het handvest gedefinieerd? Hangt de mate van de betrokkenheid van de burger af van het project? Wordt het verplicht om de burger bij projecten te betrekken?*

2219 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- La concertation est un élément extrêmement important dans l'élaboration d'un projet. Des réflexions sont en cours avec Bruxelles Mobilité et la STIB pour plus d'ambition dans les actions de participation citoyenne. Ainsi, les outils actuels pourront être progressivement améliorés et uniformisés. De plus, le service de participation de perspective.brussels devrait aussi aider au développement d'actions dans le futur.

En attendant, la participation est déjà effective à Bruxelles Mobilité, et l'implication des citoyens et des associations locales est déjà réelle au quotidien. Citons notamment :

- l'appel à projets "Réappropriation de l'espace public", qui permet aux communes de tester des aménagements en mobilisant les associations locales, donc les citoyens, autour d'un projet ;

- l'appel à projets "Bruxelles en vacances" et l'intégration d'un volet mobilité dans l'appel à projets "Inspirons le quartier" de Bruxelles Environnement, qui soutiennent tous les deux les initiatives ascendantes ;

- la démarche d'implication des citoyens prévue en 2021 autour des projets Sainctelette et Charles-Quint, ainsi que pour les projets inscrits dans le cadre des CRU, comme la place de la Reine (CRU 2), l'avenue du Parc à Saint-Gilles/Forest (CRU 4), le carrefour Vandervelde-chaussée de Mons et le square Albert 1er (CRU 3), et l'aménagement des bermes centrales du boulevard Poincaré et du boulevard du Midi (CRU 5).

- des réunions de présentation au public des tests de mobilité, comme pour le projet Broustin/Sermon ;

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Overleg is bijzonder belangrijk bij de uitwerking van een project. Ik bekijk met Brussel Mobiliteit en de MIVB hoe we de burgerparticipatie meer leven kunnen inblazen. Voorts zou de dienst participatie van perspective.brussels de acties moeten ondersteunen.*

*Ondertussen past Brussel Mobiliteit de inspraakprocedure al toe en kunnen burgers en verenigingen hun mening geven. Het agentschap brengt de Brusselaars op zijn minst op de hoogte van elk project in afwachting van de toekenning van een vergunning. Voor belangrijke projecten organiseert het inspraakmomenten. In 2020 konden die echter door de coronacrisis niet plaatsvinden.*

- la participation dans le cadre des contrats locaux de mobilité en vue d'apaiser les mailles. Le grand public a été associé au diagnostic de l'étude de mobilité et le sera aussi dans l'élaboration du nouveau schéma de circulation pour la maille en question. De plus, des phases de test pourront être mises en place en fonction du diagnostic et des avis des citoyens.

Bruxelles Mobilité informe, a minima, les citoyens sur chaque projet en attente d'un permis d'urbanisme. Pour les projets plus emblématiques, elle a organisé et organisera des ateliers participatifs. Ceux-ci n'ont pu avoir lieu en 2020 à cause de la crise sanitaire.

2221 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Je n'ai obtenu aucune réponse à mes questions ! Vous nous dites que tout est déjà en route et vous déclinez la merveilleuse participation promise depuis le début de la législature. Mais alors, à quoi servira cette charte citoyenne ? Vous n'avez apporté aucun élément de réponse, excepté des "c'est en cours" ou "on va voir". Je reste donc sur ma faim.

2223 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** *(en néerlandais).- La réponse a été concertée avec le ministre Maron. Je comprends et partage votre impatience.*

2225 *(poursuivant en français)*

Ce serait une erreur de communiquer sans plus de certitudes. C'est en cours, c'est sérieux, mais pour l'instant, je ne vais pas communiquer plus avant.

Je vous ai donné une liste des exemples pour lesquels une participation existe déjà. Au-delà de participations passées et futures, des participations existent aujourd'hui. Nous désirons les améliorer et approfondir le sujet.

- *L'incident est clos.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Ik kreeg geen antwoord op mijn vragen. U zegt dat alles in gang gezet is en wijst de in de beleidsverklaring beloofde inspraak af. Waar dient dat handvest dan voor?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister**.- Er is met minister Maron over het antwoord overlegd. Ik begrijp en deel uw ongeduld.

*(verder in het Frans)*

*Het zou echter fout zijn te communiceren over zaken die nog niet zeker zijn.*

*Er zijn al inspraakprocedures, die wij echter willen verbeteren.*

- *Het incident is gesloten.*