



**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 18 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 18 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](mailto:criv@parlement.brussels)

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse  
[www.parlement.brussels](http://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](mailto:criv@parlement.brussels)

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op  
[www.parlement.brussels](http://www.parlement.brussels)

**SOMMAIRE**

Question orale de Mme Marie Nagy

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 desserte des bus dans le Pentagone".

Question orale de Mme Viviane Teitelbaum

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 maintien ou non du dépôt de tram à Ixelles".

Demande d'explications de M. Christophe De Beukelaer

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

concernant "la restriction des accès UCL et Quatre Bras à Bruxelles".

Demande d'explications jointe de Mme Anne-Charlotte d'Ursel,

concernant "la fermeture de deux bandes de circulation au carrefour des Quatre Bras de Tervuren".

Demande d'explications jointe de M. Jonathan de Patoul,

concernant "le projet de la fermeture de bandes de circulation de l'avenue de Tervuren vers les Quatre Bras".

**INHOUD**

1 Mondelinge vraag van mevrouw Marie Nagy 1

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

betreffende "de busdienst in de Vijfhoek".

4 Mondelinge vraag van mevrouw Viviane Teitelbaum 4

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

betreffende "het al dan niet behouden van de oude tramstelplaats in Elsene".

7 Vraag om uitleg van de heer Christophe De Beukelaer 7

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

betreffende "de beperking van de toegang UCL en Vier Armen tot Brussel".

7 Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, 7

betreffende "de afsluiting van twee rijstroken op het Vierarmenkruispunt van Tervuren".

8 Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Jonathan de Patoul, 8

betreffende "de geplande afsluiting van rijstroken van de Tervurenlaan in de richting van het Vierarmenkruispunt".

Demande d'explications jointe de Mme Cieltje Van Achter,	8	Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Cieltje Van Achter,	8
concernant "l'aménagement d'une nouvelle piste cyclable avenue de Tervueren".		betreffende "de aanleg van een nieuw fietspad op de Tervurenlaan".	
Discussion conjointe – Orateurs :		Samengevoegde bespreking – Sprekers:	
M. Christophe De Beukelaer (cdH)		De heer Christophe De Beukelaer (cdH)	
Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)		Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)	
M. Jonathan de Patoul (DéFI)		De heer Jonathan de Patoul (DéFI)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)		Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)		Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)	
M. Arnaud Verstraete (Groen)		De heer Arnaud Verstraete (Groen)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Demande d'explications de M. Marc Loewenstein	24	Vraag om uitleg van de heer Marc Loewenstein	24
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,	
et à M. Pascal Smet, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'urbanisme et du patrimoine, des relations européennes et internationales, du commerce extérieur et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente,		en aan de heer Pascal Smet, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,	
concernant "l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite des stations, arrêts et véhicules de la STIB".		betreffende "de toegankelijkheid van de stations, haltes en voertuigen van de MIVB voor personen met beperkte mobiliteit".	
Discussion – Orateurs :		Bespreking – Sprekers:	
M. Marc Loewenstein (DéFI)		De heer Marc Loewenstein (DéFI)	
M. David Weytsman (MR)		De heer David Weytsman (MR)	
Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)		Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Question orale de M. Ibrahim Dönmez	33	Mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez	33

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,	
concernant "la formation des instructeurs d'auto-écoles".		betreffende "de opleiding van de rijschoolinstructeurs".	
Question orale de M. Marc Loewenstein	35	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	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,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant "les dangers de la consommation de protoxyde d'azote, de produits stupéfiants et d'alcool par les utilisateurs de trottinettes et de vélos pour eux-mêmes et pour les autres usagers faibles en Région bruxelloise".		betreffende "de gevaren van het gebruik van lachgas, drugs en alcohol door gebruikers van steps en fietsen voor henzelf en voor de andere zwakke gebruikers in het Brussels Gewest".	
Question orale de Mme Leila Agic	38	Mondelinge vraag van mevrouw Leila Agic	38
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,	
concernant "l'avancement des projets de Bruxelles Mobilité "rue Picard" et "Monument au Travail" dans le cadre du contrat de rénovation urbaine n° 1".		betreffende "de voortgang van de projecten van Brussel Mobiliteit "Picardstraat" en "Monument voor de Arbeid" in het kader van SVC 1".	
Question orale de M. Julien Uyttendaele	41	Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele	41
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,	
concernant "la collecte, le traitement et la valorisation de données liées à l'offre de services de mobilité en Région bruxelloise".		betreffende "het verzamelen, verwerken en valoriseren van gegevens in verband met het aanbod van mobiliteitsdiensten in het Brussels Gewest".	
Question orale de M. David Weytsman	44	Mondelinge vraag van de heer David Weytsman	44
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,	

concernant "l'enquête de satisfaction auprès des usagers de la STIB pour l'année 2020".

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven

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 avancées relatives au choix de localisation d'une gare routière internationale".

Question orale de Mme Leila Agic

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

concernant "les campagnes de sensibilisation menées en collaboration avec des influenceurs bruxellois".

betreffende "de tevredenheidsenquête bij de MIVB-gebruikers voor het jaar 2020".

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 vorderingen bij de keuze van de locatie voor een internationaal busstation".

49 Mondelinge vraag van mevrouw Leila Agic 49

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

betreffende "de bewustmakingscampagnes uitgevoerd in samenwerking met Brusselse influencers".

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

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

1107 **QUESTION ORALE DE MME MARIE NAGY**

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARIE NAGY**

1107 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,

1107 concernant "la desserte des bus dans le Pentagone".

betreffende "de busdienst in de Vijfhoek".

1109 Mme Marie Nagy (DéFI).- Un nouveau plan consacré aux terminus des bus dans le Pentagone est en cours d'examen. L'amélioration de la desserte en transport en commun est essentielle pour favoriser l'accès des habitants aux commerces, lieux culturels et de travail.

Mevrouw Marie Nagy (DéFI) (in het Frans).- De MIVB heeft plannen om de buslijnen in de Vijfhoek aan te passen:

- lijn 66 zou een eindhalte aan Brussel-Centraal krijgen in plaats van aan het De Brouckèreplein;

- de verbinding Marollen-Troon zou verdwijnen door de inkorting van lijn 27 van het Zuidstation naar Troon, maar zou deels worden vervangen door de nieuwe lijn 52;

- aan Brussel-Centraal zou een busstation worden georganiseerd vanuit de optiek dat het het belangrijkste reizigersstation is. Dat geldt echter alleen voor pendelaars, niet voor Brusselaars.

Kortom, de MIVB kort lijnen in tot aan de Kleine Ring, waar reizigers op de metro kunnen overstappen. Dat gaat ten koste van directe verbindingen met het hypercentrum, terwijl de terugdringing van het autoverkeer net tot een groter aanbod zou moeten leiden.

Bovendien verdwijnt de overstapmogelijkheid tussen buslijnen aan De Brouckère.

Globaal genomen leiden de plannen van de MIVB vooral voor het westelijke deel van het centrum tot een slechtere

La STIB propose une nouvelle répartition basée sur les nouvelles habitudes de mobilité et le développement du Pentagone. Les modifications proposées vont encore raccourcir les lignes et créer une gare routière. Certains de ces changements étaient déjà prévus dans le plan bus de 2015 ou datent de la piétonisation des boulevards du centre.

Dans la proposition "Terminus" de la STIB figurent les projets suivants :

- l'éloignement de 350 m pour les habitants du centre-ouest par le recul de De Brouckère à Gare Centrale de la ligne 66 ;

- la suppression de la liaison Marolles-Trône par le raccourcissement de la ligne 27 de Gare du Midi à Trône, remplacée en partie par la nouvelle ligne 52 ;

- la création d'une gare routière à la Gare Centrale, justifiée par le fait qu'il s'agit de la plus grande gare de voyageurs et d'un point de chute naturel. Ceci n'est cependant vrai que pour les navetteurs et non pour les habitants.

En conclusion, la STIB raccourcit ses lignes et avance dans sa logique d'interrompre les lignes au niveau de la Petite ceinture, où s'organise le rabattement vers le métro. Cette rupture de charge est basée sur le fait que la moitié des voyageurs y descendent. Reste la question de l'autre moitié, qui voudrait arriver directement au centre-ville.

Tout va dans le sens d'un recul de la desserte directe de l'hypercentre, alors que la volonté, très positive, d'y réduire le trafic automobile devrait mener à un renforcement de l'offre dans l'ensemble des quartiers du centre, tant pour ses habitants que pour les visiteurs.

1111 Par ailleurs, la possibilité d'effectuer des correspondances entre lignes à De Brouckère disparaît, chose qui était possible avec les huit terminus et le resterait si les lignes 46, 29 et 66 s'y croisaient.

Même si certaines améliorations ont été réalisées et d'autres prévues, la proposition de la STIB constitue globalement une perte d'accessibilité pour les habitants et commerces du centre et en particulier de l'ouest du centre. Pourtant, la population y croît et il y aurait intérêt à y renforcer l'offre, en complément de la politique de maîtrise du trafic automobile.

Êtes-vous informée de cette perte d'accessibilité ? Estimez-vous cela compatible avec la volonté d'offrir une alternative de qualité pour accéder au centre ?

Pour les habitants du Pentagone, il est nécessaire de conserver des lignes radiales dans d'autres directions ou parallèlement aux lignes de métro, mais roulant dans des quartiers plus excentrés. Il est en outre nécessaire de tenir compte du retour du logement dans la zone piétonne, de la densification du logement à l'ouest et du déplacement du centre urbain entre le piétonnier et le canal.

Replacer davantage de terminus à De Brouckère n'est pas une solution heureuse du point de vue de l'occupation de l'espace public. Par contre, prolonger certaines lignes pour qu'elles desservent le centre-ville d'est en ouest en se croisant à De Brouckère répondrait au besoin d'améliorer l'offre dans les quartiers denses et moins bien desservis, dans la logique d'un centre apaisé.

Un exemple d'amélioration de la desserte de l'ouest serait de prolonger la ligne 63 venant du cimetière de Bruxelles de la gare Centrale vers De Brouckère, les rues de Laeken et Van Artevelde, les boulevards Poincaré et du Midi et enfin la place Bara, pour reprendre ensuite l'itinéraire de la ligne 78 jusqu'à Anderlecht, en y harmonisant les fréquences, ou en créant un terminus au boulevard du Midi pour certains bus 63. Cela créerait une liaison du nord-est au sud-ouest, y compris dans le centre, qui est totalement absente actuellement.

<sup>1113</sup> Pourquoi ne pas maintenir cette offre plus maillée de bus pour desservir le Pentagone et, en particulier, assurer les liaisons directes entre l'est et l'ouest ?

Enfin, une modification aussi substantielle de l'offre des bus dans le Pentagone, où habitent 54.000 personnes, mériterait une consultation des habitants. Celle-ci est-elle prévue ? Si oui, à quel moment, vu l'état d'avancement du plan ?

<sup>1115</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La desserte de l'intérieur du Pentagone par le bus a fait l'objet de nombreuses attentions par le passé, en concertation avec le collègue des bourgmestre et échevins de la Ville de Bruxelles.

La STIB a d'ailleurs lancé récemment une ligne supplémentaire, la ligne 33, visant à améliorer le maillage fin à l'intérieur du Pentagone et à relier les quartiers commerçants du haut et du bas de la ville.

Les travaux de rénovation de certains immeubles dans le centre ont été le déclencheur du déménagement de zones terminus, que ce soit dans la rue des Halles ou, plus récemment, rue des

*toegankelijkheid, terwijl de bevolking er toeneemt. Valt dat volgens u te rijmen met de intentie om een hoogstaande alternatieve verbinding met het centrum tot stand te brengen?*

*Meer eindhaltes aan De Brouckère is geen goede oplossing. Bepaalde lijnen verlengen, zodat ze het stadscentrum via De Brouckère van oost naar west doorkruisen zou daarentegen het aanbod in dichtbevolkte en slecht ontsloten wijken verhogen, wat aansluit bij de logica van een verkeerssluw centrum.*

*Zo zou lijn 63 vertrekkend van Brussel-Centraal via het centrum kunnen worden verlengd om vervolgens aan te sluiten op het traject van lijn 78 tot in Anderlecht, waardoor een verbinding tussen het noordoosten en het zuidwesten zou ontstaan.*

*Waarom behouden we het fijnmazigere aanbod en de directe verbindingen tussen oost en west niet?*

*Een uitgebreide wijziging van het busaanbod verdient inspraak van de 54.000 inwoners van de Vijfhoek. Wanneer mogen we die verwachten?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *In het verleden ging er veel aandacht naar de buslijnen in de Vijfhoek. Onlangs nog ging de MIVB van start met lijn 33, waardoor er fijnmazigere verbindingen in de Vijfhoek en tussen de winkelbuurten in de boven- en de benedenstad ontstonden.*

*De renovatie van een aantal gebouwen in het centrum vormde de aanleiding voor de tijdelijke verplaatsing van een aantal eindhaltes en de MIVB moet nu op zoek naar een definitieve oplossing.*

*De beschikbare ruimte is een beperkende factor bij de verlenging van buslijnen. Bovendien leidt een verlenging langs drukke*



Augustins. La STIB doit à présent trouver une solution pérenne pour certains terminus, dans un contexte où l'espace dans le cœur du Pentagone se raréfie.

En ce qui concerne le prolongement de certaines lignes, la Région bruxelloise et la STIB doivent composer avec les ressources disponibles et les possibilités réelles d'implanter des terminus. Elles doivent aussi veiller à garantir une qualité de service suffisante, souvent malmenée lorsqu'on prolonge des lignes sur des itinéraires encombrés. En effet, revenir à des lignes radiales, de faubourg à faubourg, rallonge fortement l'itinéraire et la durée des temps de parcours.

La satisfaction des voyageurs, en hausse chaque année, est principalement liée à la ponctualité des véhicules de la STIB.

Il n'est pas question ici de redessiner entièrement le réseau. Cet exercice a déjà eu lieu récemment dans le cadre du plan directeur bus, qui a fait l'objet d'une concertation avec l'ensemble des communes de la Région et d'une large consultation du public.

C'est dans ce cadre que de nouvelles liaisons internes au Pentagone, notamment la future ligne de bus 52 qui reliera la gare Centrale à Forest National, verront le jour dans les prochains mois.

Des réflexions sont en cours avec la Ville de Bruxelles. Une attention particulière sera accordée à la création d'un pôle bus multimodal. Si des lignes sont prolongées, ces modifications seront bien entendu compensées par des raccourcissements. Cela constitue également l'occasion d'intégrer cette adaptation dans la création d'un pôle multimodal.

<sup>1117</sup> Précisons que malgré la présence d'une gare importante, il ne s'agit pas uniquement d'un lieu à destination des navetteurs venant en train : ce pôle a une véritable centralité urbaine, à l'entrée de la zone piétonne du centre et à proximité de nombreux musées, cafés et lieux culturels. Il s'agit évidemment aussi d'un lieu où des Bruxellois transitent d'une ligne de la STIB vers une autre. La rénovation de la station de métro vient par ailleurs de débiter.

Les enjeux sont immenses et le contexte est difficile. Chaque mètre carré de cet endroit est précieux, tant financièrement que du point de vue de son importance dans l'espace public. Nous continuons bien sûr les concertations avec la Ville de Bruxelles et cherchons des solutions bénéfiques à la fois pour les transports en commun, les riverains et les visiteurs de notre Région.

<sup>1119</sup> **Mme Marie Nagy (DéFI).**- Bien sûr, l'exemple du bus 33 est assez remarquable : il est électrique, relie l'est et l'ouest de la ville. C'est une belle initiative, mais ce bus n'est malheureusement pas très connu, il y a peu de publicité et ses fréquences sont assez dissuasives. Je pense qu'il n'est donc pas encore totalement adopté. Cela va tout de même dans le bon sens et il serait intéressant de le promouvoir.

*trajecten tot een langere trajecttijd. Die zou ten koste gaan van de reizigerstevredenheid.*

*Het hele net werd onder het busplan hertekend. Daar gingen overleg met de gemeenten en een grote volksraadpleging aan vooraf. Het plan omvat ook de nieuwe buslijn 52 tussen Brussel-Centraal en Vorst Nationaal, die binnenkort van start gaat.*

*Er lopen besprekingen met de stad Brussel over een multimodaal busstation. In het raam daarvan kunnen andere aanpassingen aan bod komen.*

*Het station Brussel-Centraal is niet alleen belangrijk voor forenzen. Het ligt centraal in de stad. Het is ook een plek waar MIVB-reizigers overstappen.*

*Het gaat hier om enorme uitdagingen in een moeilijke context. We blijven met de stad Brussel zoeken naar oplossingen die zowel het openbaar vervoer, de inwoners van de stad als de bezoekers ten goede komen.*

**Mevrouw Marie Nagy (DéFI)** (in het Frans).- *Lijn 33 is een mooi initiatief, maar ze is nauwelijks bekend bij het grote publiek.*

*De buurt rond Brussel-Centraal is niet erg gezellig voor een multimodaal station. Bovendien moet er dan extra worden overgestapt.*

Concernant la décision de regrouper une gare multimodale autour de la gare Centrale. Elle n'est pas très agréable d'utilisation, il suffit de se balader dans le quartier et de voir le contexte. Elle impose des correspondances supplémentaires, ce qui n'est pas toujours en faveur des utilisateurs des transports en commun, surtout ceux éprouvant des difficultés comme les femmes avec des poussettes ou les personnes âgées.

Je suis déçue de votre réponse au sujet de la consultation et la coconstruction. Quand ce plan sera-t-il soumis pour discussion et coconstruction aux 54.000 habitants du centre-ville ? Les visiteurs et les navetteurs sont certes très importants, mais il ne faut pas oublier les habitants du Pentagone.

1121 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je comprends la question relative à la concertation. Dès que les décisions finales seront prises, elles seront bien sûr communiquées, c'est un minimum.

Comme je le disais, il ne s'agit pas de redessiner le plan directeur bus dans son ensemble, qui a bien sûr fait l'objet d'une consultation. S'il faut bien évidemment communiquer au public même des adaptations mineures, une nouvelle concertation comme pour le plan directeur bus n'est pas à l'ordre du jour, car il ne s'agit pas ici de changements importants.

1121 **Mme Marie Nagy (DéFI).**- La coconstruction d'un réseau de bus doit concerner les grands enjeux, mais aussi les changements. La participation est, en tout cas pour le groupe DéFi, un élément très important de l'élaboration et de l'adhésion à cette nouvelle politique de mobilité. Cela me semble important, c'est pour cette raison que j'insiste auprès de Mme la ministre.

- *L'incident est clos.*

1127 **QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM**

1127 **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,**

1127 **concernant "le maintien ou non du dépôt de tram à Ixelles".**

1129 **Mme Viviane Teitelbaum (MR).**- L'existence du dépôt de tram situé sur l'avenue de l'Hippodrome et dont la mise en service remonte à 1884 est une nouvelle fois remise en question par les riverains, qui ont récemment subi un long et pénible chantier, et par les représentants politiques d'Ixelles, de la majorité comme de l'opposition. En outre, ce chantier s'est clôturé par l'instauration d'un sens unique qui n'enchant pas tous les riverains.

Vu les nombreuses allées et venues des trams dans ce quartier très résidentiel, il est nécessaire de réfléchir à améliorer la qualité de vie en ville, en particulier dans un quartier aussi dense que celui-là. Bien qu'il s'agisse d'un dépôt historique, comme le souligne

*Wanneer wordt het plan aan de 54.000 inwoners van het stadscentrum voorgelegd? Bezoekers en pendelaars zijn belangrijk, maar we mogen de Brusselaars in de Vijfhoek niet vergeten.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Zoals ik al zei, is het niet de bedoeling om het hele busplan te veranderen. Daarover is immers al een raadpleging gebeurd. Het publiek moet natuurlijk op de hoogte worden gebracht, ook van kleine veranderingen.*

**Mevrouw Marie Nagy (DéFI) (in het Frans).**- *Ook over wijzigingen is er inspraak nodig. DéFI heeft participatie hoog in het vaandel als het over het nieuwe mobiliteitsbeleid gaat.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM**

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

**betreffende "het al dan niet behouden van de oude tramstelplaats in Elsene".**

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR) (in het Frans).**- *De tramremise op de Hippodroomlaan in Elsene zorgt voor veel hinder voor de omwonenden en doet de levenskwaliteit in die dichtbevolkte wijk geen goed.*

*Het mag dan wel om een historische remise gaan, toch is een nieuwe locatie noodzakelijk. Op de Deltasite is er bijvoorbeeld nog plaats, zodra het Herrmann-Debrouxviaduct is afgebroken. Zowel meerderheid als oppositie van de gemeenteraad van Elsene is dat idee genegen. In een beweging kan de remise*

la STIB, et au vu de l'évolution de la vie en ville, il importe de réfléchir au futur de ces infrastructures.

Lors du dernier conseil communal d'Ixelles, un débat a eu lieu sur l'opportunité de maintenir un dépôt de tram dans un quartier résidentiel à forte densité. N'est-il pas plus judicieux d'envisager des solutions alternatives qui pourraient mieux répondre aux attentes du quartier, comme déplacer l'actuel dépôt sur un site qui remplacerait celui de l'avenue de l'Hippodrome tout en conservant une situation assez centrale. Par exemple, le site Delta offre un espace vide entre les voies de chemin de fer et le pont Fraiteur. La totalité ou une partie des activités du dépôt pourrait y être localisée, notamment dans le cadre du réaménagement du viaduc Herrmann-Debroux.

Majorité et opposition à Ixelles, dont l'échevin Ecolo, se sont montrées favorables à cette piste qui permettrait à la STIB de maintenir un dépôt dans la commune. Certes, cela représenterait un coût, mais il serait possible de prévoir un dépôt dont la capacité en véhicules serait plus grande et qui pourrait ainsi accueillir d'autres lignes de tram.

Cette refonte importante prendrait plusieurs années, mais elle résoudrait des soucis de fluidité du trafic dans le sud de Bruxelles. En outre, les prochaines années verront la création de nouvelles lignes de tram, nous l'espérons, et la STIB recherche activement un lieu où implanter un nouveau dépôt.

Le collège de la commune d'Ixelles dit avoir demandé à plusieurs reprises, dans le cadre de l'enquête publique du plan Good Move, la délocalisation totale ou partielle des activités de ce dépôt. Une telle demande a également été formulée par les partis de l'opposition et de nombreux riverains. Est-elle en cours d'analyse par votre gouvernement ?

Une étude sur la possibilité de délocaliser ce dépôt a-t-elle été commandée par votre gouvernement ou le sera-t-elle dans un futur proche ? Des sites alternatifs ont-ils été identifiés ?

Un dialogue avec la STIB est-il en cours ? Quelle est sa position ?

<sup>1131</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Pour commencer, il est important de préciser que le fait qu'il s'agisse d'un site historique n'entre pas en ligne de compte dans l'argumentaire développé par la STIB.

La mission prioritaire de la STIB est d'exploiter le réseau de transport de la Région et d'y faire circuler une flotte constituée aujourd'hui de près de 400 trams, qui va croître encore dans les prochaines années. Or, pour entreposer et entretenir ces trams, la STIB doit nécessairement disposer de grands espaces, qui doivent être répartis de manière équilibrée sur le réseau de tram.

C'est là que la localisation du dépôt à l'avenue de l'Hippodrome prend tout son sens. Ce dépôt présente un atout majeur par sa proximité immédiate avec plusieurs lignes essentielles du réseau, à savoir les lignes 7, 8 et 25, ainsi que par la possibilité de

*uitgebreid worden, waardoor de deel van de verkeerscongestie in het zuiden van Brussel wordt weggewerkt.*

*Wordt de vraag van het Elsense college van burgemeester en schepenen en de omwonenden om de remise te verhuizen, onderzocht? Welke locaties komen daarvoor in aanmerking? Is hierover overleg met de MIVB aan de gang?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Voor de MIVB speelt het geen rol dat het om een historische site gaat, maar wel dat de remise zich daar vlak bij meerdere hoofdlijnen bevindt of er aansluiting op geeft.*

*Voor een remise op de Deltasite moeten er in elke richting 1,5 km aan nieuwe tramsporen gelegd worden om die te verbinden met de tramlijnen, is een extra toegang nodig en verhoogt het aantal kilometers dat voertuigen leeg rijden, wat niet alleen overlast voor de buurtbewoners met zich brengt, maar ook aanzienlijke meeruitgaven.*

*Bovendien wil de MIVB de Deltadriehoek gebruiken voor de uitbreiding van haar busvloot door de elektrificatie.*

rejoindre facilement d'autres lignes qui se trouvent à proximité, telles que les lignes 3, 81, 92 et 93.

En outre, ce dépôt bénéficie de la possibilité d'injecter des trams à deux endroits du réseau, à savoir Buyl et Flagey, ce qui offre au dépôt la faculté de continuer à injecter des trams sur le réseau lorsqu'un des deux axes est inaccessible, comme on a pu le voir ces dernières années lors des périodes de travaux.

Déplacer purement et simplement le dépôt d'Ixelles ailleurs, par exemple à proximité de Delta, présenterait de nombreux inconvénients :

- la nécessité de construire des voies de service entre le nouveau dépôt et le réseau (soit environ 1,5 km par sens), ce qui risque en outre de susciter l'opposition d'autres riverains ;

- la vulnérabilité du dépôt, qui est impossible à exploiter pour le moindre chantier ou en cas d'aléa sur le tronçon entre le dépôt et le point d'injection des trams sur le réseau. Il serait nécessaire de créer un second accès, par exemple depuis le pont Fraiteur et l'Université libre de Bruxelles (ULB), ou carrément par Herrmann-Debroux ;

- cela augmente également les kilomètres parcourus à vide, dits kilomètres morts, ce qui représente des coûts récurrents de l'ordre de centaines de milliers ou de millions d'euros par an, sans bénéfice aux voyageurs ;

- les axes pressentis pour injecter les trams ne sont actuellement pas protégés des aléas du trafic, ce qui pourrait avoir un effet négatif sur la fiabilité des lignes ;

- et, enfin, le coût élevé de construction d'un nouveau dépôt.

La STIB souhaite par contre disposer du site du triangle Delta pour faire face à une autre nécessité, à savoir l'extension de la flotte de bus, liée notamment à son électrification.

<sup>1133</sup> Plus généralement, le réseau de tram va croître au cours des prochaines années : 90 trams de nouvelle génération (TNG) arrivent bientôt, ce qui dépasse de loin le nombre d'anciens trams déclassés, avec un solde positif. De plus, la taille moyenne des trams va augmenter : les nouveaux modèles mesurent 32 ou 43 mètres, alors que les trams qui seront déclassés mesurent 21 mètres.

Par conséquent, le besoin de surfaces pour entreposer les trams va augmenter. Construire de nouveaux dépôts en Région de Bruxelles-Capitale permettra tout juste de faire face à la croissance de la flotte. La STIB ne peut dès lors pas se permettre de sacrifier des sites existants, a fortiori des dépôts aussi importants que celui d'Ixelles, qui abrite près d'un quart du parc de trams.

La tranquillité des riverains de l'avenue de l'Hippodrome est bien entendu essentielle pour la STIB et la Région. La STIB a dès lors mis en place différentes mesures afin de réduire les nuisances

*Ook het tramareaal wordt de komende jaren flink uitgebreid. Er komen 90 trams van de nieuwe generatie bij, die groter zijn dan de oude modellen. De MIVB kan het zich bijgevolg niet veroorloven om bestaande remises op te offeren.*

*Uiteraard ligt het welzijn van de omwonenden van de Hippodroomlaan de MIVB en het gewest na aan het hart. Om de hinder voor de buurt te beperken, werden er antitrillingsmatten geplaatst, worden de sporen dagelijks gesmeerd en gebeuren er geregeld snelheidscontroles.*

pour les riverains : pose de tapis antivibratoires, graissage quotidien des voies pour limiter les bruits de crissement dus au frottement des roues sur les rails et contrôles de vitesse.

1135 **Mme Viviane Teitelbaum (MR).**- Vos propos ne sont pas rassurants. Nous ne parlons pas ici d'une éventuelle fermeture du dépôt, mais de l'intensification du trafic. En effet, si ce dépôt doit accueillir des trams plus nombreux et plus longs, cela mettra fortement en péril la qualité de vie du quartier. C'est en tout cas l'avis, tant du collègue que de l'opposition, ainsi que des riverains et riveraines.

Une délocalisation partielle pourrait par exemple être envisagée. Il faut en tout cas réfléchir à des solutions. La STIB doit aussi avoir à cœur la qualité de vie des riverains et riveraines, qui ne doit pas non plus être sacrifiée.

Les tapis antivibratoires dont vous avez parlé ont été posés en d'autres endroits de la commune et n'éliminent pas toutes les vibrations. Riverains et riveraines continuent de se plaindre. Même avec de nouveaux rails et de nouveaux trams, les problèmes subsistent. Ce ne sont donc pas des solutions.

Comment faire pour que l'augmentation de la flotte ne se répercute pas dans ce quartier aujourd'hui très résidentiel ? Ce n'était pas le cas en 1884 ! Allez-y et jugez par vous-même. Ce trafic et ces allées et venues sont très interpellants. La STIB peut-elle y réfléchir ?

Personne ne dit qu'il faut totalement éliminer le dépôt ou sacrifier quoi que ce soit en matière de mobilité, mais il ne faut pas non plus sacrifier les Ixellois et les Ixelloises.

1137 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Mme Teitelbaum nous fait certes part de ses inquiétudes. Ce dépôt est cependant essentiel pour l'exploitation de la flotte de trams.

Les riverains sont bien sûr importants. C'est la raison pour laquelle des mesures sont prises pour diminuer les nuisances qu'ils subissent. On ne peut cependant pas envisager de déplacer ce dépôt pour l'instant, car il joue un rôle crucial dans l'exploitation de la flotte des trams à Bruxelles.

- *L'incident est clos.*

1141 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

1141 **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,**

1141 **concernant "la restriction des accès UCL et Quatre Bras à Bruxelles".**

1141 **DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL,**

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR)** *(in het Frans).*- *U stelt me niet gerust. De remise wordt dus niet gesloten, maar zal integendeel nog intensiever worden gebruikt, met dus meer overlast tot gevolg.*

*Misschien is een gedeeltelijke verhuizing een optie. De antitrillingsmatten verhelpen immers het probleem niet. In elk geval moet er naar oplossingen worden gezocht. Het welzijn van de Elsenars mag niet worden opgeofferd.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Uiteraard zijn de buurtbewoners van belang. Om die reden werden er ook maatregelen genomen om de hinder te beperken. Op het moment is de verhuizing van die cruciale tramremise niet aan de orde.*

- *Het incident is gesloten.*

**VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

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

**betreffende "de beperking van de toegang UCL en Vier Armen tot Brussel".**

**TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL,**

1141 concernant "la fermeture de deux bandes de circulation au carrefour des Quatre Bras de Tervueren".

1141 DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. JONATHAN DE PATOUL,

1141 concernant "le projet de la fermeture de bandes de circulation de l'avenue de Tervueren vers les Quatre Bras".

1147 DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,

1147 concernant "l'aménagement d'une nouvelle piste cyclable avenue de Tervueren".

1149 (*Mme Carla Dejonghe, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel*)

1151 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).** - Vous êtes interrogée sur deux dossiers importants de la mobilité dans notre Région. Tout d'abord, le projet de l'avenue de Tervueren et le projet flamand de réduction des bandes dédiées à la circulation automobile. Vous connaissez le projet : deux bandes pour sortir de Bruxelles, et deux bandes pour y rentrer. Le projet flamand prévoit de réduire ces bandes de moitié.

Beaucoup s'y opposent, moi y compris. Je considère qu'il faut toujours voir l'équilibre entre les bénéfices et les risques dans ce genre de projet. Ici, les risques sont énormes : percolation de la circulation dans les quartiers avoisinants et restriction de l'accès à Bruxelles, alors que Tervueren est une des entrées majeures dans notre Région. Par contre, il n'y a aucun bénéfice. Des pistes cyclables, en mauvais état, certes, existent déjà dans les deux sens. Il est tout à fait possible de les rénover prochainement, mais surtout de les agrandir pour créer des autoroutes cyclables comme vous le préconisez.

Malgré ces arguments, vous avez toujours soutenu ce projet, visiblement en dehors de tout accord de gouvernement, puisque tous vos partenaires de majorité se sont exprimés en opposition à ce projet dans les communes ou dans la presse.

Heureusement, la Flandre a récemment abandonné ce projet, mais ça soulève une série de questions.

Pourquoi ce revirement de la part de la Flandre ? Quel rôle avez-vous joué dans ce changement de décision ? Soutenez-vous l'abandon de ce projet, ou maintenez-vous l'envie de voir cette modification s'opérer ?

Allez-vous rénover et élargir les pistes cyclables existantes ? Il s'agit là d'une demande légitime d'avoir un cheminement cyclable en bon état à cet endroit.

Comment expliquez-vous la stratégie de la Flandre dans ce dossier ? On voit qu'elle privilégie la circulation partout autour de Bruxelles : elle souhaite agrandir le ring, rénover l'avenue de Tervueren entre les quatre bras et le village de Tervueren en

betreffende "de afsluiting van twee rijstroken op het Vierarmenkruispunt van Tervuren".

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER JONATHAN DE PATOUL,

betreffende "de geplande afsluiting van rijstroken van de Tervurenlaan in de richting van het Vierarmenkruispunt".

TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,

betreffende "de aanleg van een nieuw fietspad op de Tervurenlaan".

(*Mevrouw Carla Dejonghe, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op*)

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (*in het Frans*). - *Er rijst veel verzet tegen de Vlaamse plannen om het aantal rijstroken op het deel van de Tervurenlaan naar en vanuit Brussel te halveren.*

*Dat zal sluipverkeer in de omliggende wijken in de hand werken en Brussel slechter bereikbaar maken. Voordelen zie ik niet. De bestaande fietspaden in beide richtingen kunnen gemakkelijk vernieuwd en verbreed worden tot de gewenste fietsnelwegen.*

*U bent het project altijd blijven verdedigen, ondanks tegenkanting bij de meerderheid.*

*Gelukkig is Vlaanderen onlangs van het project afgestapt. Waarom neemt Vlaanderen nu zo'n bocht? Hebt u een rol gespeeld in die beslissing?*

*Gaat u de bestaande fietspaden vernieuwen en verbreden?*

*Wat wil Vlaanderen nu eigenlijk? Overal rond Brussel wil het vlotter verkeer, maar zodra het over het Brusselse grondgebied zelf gaat, wil Vlaanderen de toegang bemoeilijken. Zo'n houding is bedenkelijk, zeker omdat de toegankelijkheid en aantrekkingskracht van Brussel in het gedrang kunnen komen. Hoe analyseert u de situatie? Wat is uw standpunt?*

maintenant les bandes de circulation dans les deux sens, ... mais quand il s'agit de l'intérieur de Bruxelles, la Flandre souhaite restreindre l'accès.

Il faut se poser de sérieuses questions quant à cette attitude, surtout par rapport aux résultats sur l'attractivité de la capitale et les accès à Bruxelles. Vous n'êtes pas une simple observatrice de la politique, mais bien ministre de la mobilité. Nous avons le droit de connaître votre analyse de la situation et votre position quant à cette dernière.

<sup>1153</sup> Le deuxième dossier concerne la sortie du ring au niveau du boulevard de la Woluwe. La Flandre souhaite la fermeture de cette sortie. Cela pose un vrai problème, car cette sortie dessert le site universitaire de l'UCL, mais aussi les cliniques universitaires Saint-Luc, à savoir le plus grand employeur privé de la Région bruxelloise. Les dirigeants des cliniques universitaires Saint-Luc nous alertent sur l'impact de cette fermeture. Les cliniques universitaires représentent un million de contacts médicaux par an. Certaines personnes doivent s'y rendre tous les jours pendant des années pour le traitement de maladies chroniques. C'est un centre de référence pour les transplantations, hébergeant d'importantes banques de tissus. Une rapidité d'accès est donc essentielle.

Le nombre d'employés est par ailleurs élevé et ce personnel preste un grand nombre d'heures, certains étant appelables en permanence et devant gérer des horaires très changeants.

Les cliniques représentent également le service d'urgence de l'aéroport de Zaventem et du siège de l'OTAN. Les temps de parcours sont essentiels, car ces procédures sont extrêmement précises.

En cas de fermeture de cette sortie du ring, les solutions alternatives sont l'échangeur de Woluwe-Saint-Étienne ou la sortie de Wezembeek. Ces solutions sont très mauvaises, car elles rallongent le temps de parcours et ne permettent pas aux ambulances de dépasser le trafic dans de bonnes conditions.

Vous avez reçu la direction des cliniques universitaires en février. Ces différents éléments vous ont été expliqués. Depuis lors, vous vous bornez à dire que rien n'est décidé, mais que vous êtes en phase avec la logique défendue par De Werkvennootschap. Si nous cessons d'être à l'écoute du plus grand employeur de la Région bruxelloise, où allons-nous ?

<sup>1155</sup> Pourquoi défendez-vous ce projet ? Quels sont vos arguments ?

Quelle réponse avez-vous apportée aux arguments avancés par la direction des cliniques universitaires ?

La sixième réforme de l'État prévoit une concertation obligatoire sur tout changement apporté au ring. Qui représente la Région bruxelloise dans cette concertation ? Quand a-t-elle eu lieu ? Quelle position y défendez-vous ?

*De geplande schrapping van de afrit van de Ring ter hoogte van de Woluwelaan is problematisch, want het is de afrit naar de campus van de UCL en het universitair ziekenhuis Saint-Luc, de grootste privéwerkgever van Brussel. Dat ziekenhuis met een miljoen bezoekers per jaar, dat ook een referentiecentrum is voor transplantaties, moet vlot bereikbaar zijn.*

*Het ziekenhuis verzekert ook de spoeddienst voor Brussels Airport en de NAVO.*

*Als die afrit dichtgaat, zijn de verkeerswisselaar van Sint-Stevens-Woluwe en de afrit Wezembeek-Oppem de dichtstbijzijnde.*

*In februari ontving u de ziekenhuisdirectie. Sindsdien blijft u zeggen dat er nog niets is beslist, maar dat u zich wel kunt vinden in de logica van De Werkvennootschap.*

*Waarom verdedigt u dit project? Wat was uw antwoord op de argumenten van de ziekenhuisdirectie?*

*Wie vertegenwoordigt Brussel op het verplichte overleg? Wanneer vond het plaats? Welk standpunt verdedigt u daar?*

*Hoe wordt er gewerkt aan alternatieven die niet zulke zware gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van Brussel met de wagen?*

Que mettez-vous en place dans votre administration pour suivre ces dossiers, proposer une solution alternative à ces projets qui ont un effet manifeste sur l'accès automobile à notre Région ?

M. Vervoort a déclaré dans La Libre Belgique il y a quelques jours : "J'ignore où est la maturité de ce projet en Flandre". De la part d'un ministre censé gérer ces projets en Région bruxelloise, il y a de quoi avoir peur.

<sup>1157</sup> **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Le groupe MR se réjouit de l'abandon du projet de la Région flamande visant à supprimer deux bandes de circulation à l'avenue de Tervueren. De son côté, le gouvernement bruxellois a annoncé divers projets de fermeture et de réduction de plusieurs voies d'entrée dans la capitale : les axes du bois de la Cambre, Reyers, Herrmann-Debroux, etc.

Quelle est la position du gouvernement bruxellois face à l'abandon de ce projet et à la volonté de la Flandre de réaliser un véritable RER vélo, qui passera par la rénovation de la piste cyclable existante ? Sachant que deux bandes sont en Flandre et deux autres sur le territoire bruxellois, comptez-vous conserver la piste cyclable, assez dangereuse, située du côté bruxellois ? Quels sont vos projets aujourd'hui concernant cette artère, que le plan régional de développement durable (PRDD) et votre plan Good Move ne considèrent pas comme une entrée de ville, mais qui draine toutefois une circulation extrêmement importante toute l'année et qui répond à un besoin à l'est de Bruxelles ?

J'ai été la première à vous interpellé il y a trois mois sur le projet de la Werkvennootschap de fermer l'accès au ring depuis le boulevard de la Woluwe. J'ai rappelé la ferme opposition des communes concernées par le projet, ainsi que les nombreuses motions déposées en vue de le revoir en profondeur.

J'estime que ce projet, auquel vous indiquez souscrire, en cohérence avec le plan Good Move, représente un sérieux danger pour l'accessibilité de l'est de Bruxelles, son pôle d'entreprises situées dans ces quartiers, et en particulier du site universitaire Saint-Luc qui emploie des milliers de personnes et nécessite évidemment un accès direct et aisé au réseau autoroutier.

Votre position a-t-elle évolué dans ce dossier, à la suite des motions déposées dans les communes bruxelloises et flamandes ? Au sein de cette commission, on a affirmé dans le cadre de ce dossier que rien n'avait été décidé. Pourtant, un examen plus approfondi révèle que sur les sept scénarios proposés par la Werkvennootschap, pas un seul n'envisageait de laisser l'accès au ring du boulevard de la Woluwe.

<sup>1159</sup> Cette fermeture entraînerait des nuisances substantielles pour les riverains, leur santé et l'attractivité économique à la fois des communes environnantes et de la Région dans son ensemble.

De manière générale, j'ai du mal à distinguer - et plus encore à comprendre - la stratégie que vous souhaitez dessiner pour nos entrées de ville. Vous souhaitez un report du trafic sur les axes structurants, mais vous les réduisez ou les supprimez. Vous parlez de transformation en boulevards urbains, pour appeler

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Wat vindt de Brusselse regering van het Vlaamse plan om af te zien van het project om twee rijstroken te schrappen op de Tervurenlaan en een echt fiets-GEN aan te leggen, waarbij het bestaande fietspad wordt vernieuwd? Wilt u het (gevaarlijke) fietspad aan Brusselse kant behouden? Wat bent u van plan met die drukke verkeersader, die heel belangrijk is voor de oostkant van Brussel?*

*U onderschrijft de plannen van De Werkvennootschap om de afrit op de Woluwelaan te schrappen. Dat project bedreigt de toegankelijkheid van het oosten van de stad, zijn vele bedrijven en zeker de universitaire site Saint-Luc.*

*Is uw standpunt gewijzigd door de vele moties in Brusselse en Vlaamse gemeenten? In deze commissie verklaarde u dat er nog geen beslissing is, maar geen van de zeven scenario's die De Werkvennootschap uitwerkte, gaat ervan uit dat de afrit openblijft.*

*Het schrappen van de afrit is nadelig voor de omwonenden en gaat ten koste van de economische aantrekkingskracht van de omliggende gemeenten en het hele gewest.*

*Het is me niet duidelijk waar u heen wilt met de toegangswegen tot de stad. U wilt het verkeer naar de grote assen leiden, maar tegelijk versmalt of schrapt u die. Op die manier dreigt het*



ensuite "boulevard" une route comportant deux fois une bande de circulation, comme c'est le cas de l'avenue de Tervueren. Vous risquez de déporter le trafic vers des quartiers que vous souhaitez apaiser.

Quelle est votre vision ? Quelles sont vos revendications ? Même si elles sont régulièrement évoquées dans cet hémicycle, nous ne les comprenons pas vraiment. Quelle est votre véritable feuille de route à opposer à la Région flamande lorsque vous négociez avec elle ?

La semaine dernière, la Région flamande a confirmé la fermeture du boulevard de la Woluwe. Quelle sera votre réaction, alors que vous savez que l'attractivité de la Région bruxelloise est mise à mal ?

J'ai déposé une question beaucoup plus importante sur ce sujet, mais j'aimerais néanmoins savoir s'il n'existe pas d'autres solutions à proposer à tous ces projets de réaménagement du ring de Bruxelles. Une bande de covoiturage ne constitue-t-elle pas une solution à opposer, à proposer à la Région flamande et à mettre en œuvre comme entrée de ville, plutôt que de fermer ou de réduire. J'aimerais vous entendre à propos de cette option potentiellement intéressante.

<sup>1161</sup> **M. Jonathan de Patoul (DéFI).** - Je regrette que l'ensemble des parties concernées par cette question se soient braquées.

Nous constatons que la Werkvennootschap a une vision relativement claire de ses projets de mobilité. Il apparaît que nous manquons d'une vision globale sur les projets de mobilité défendus par la Région bruxelloise, en ce compris d'une vision économique. Je suis convaincu qu'il faut permettre à ceux qui devront encore utiliser la voiture à l'avenir de rouler en ville avec fluidité. Cela passe effectivement par une diminution du nombre de voitures.

Le projet proposé ici était assez flou. Nous ne savons pas bien à quoi peut aboutir la phase test.

Lorsqu'on émet une critique à l'égard de la mise en place d'une piste cyclable, nous sommes tout de suite taxés de conservatisme. Je constate que le groupe Ecolo-Groen à Woluwe-Saint-Pierre a voté avec nous la motion contre ce projet de test en l'état. Je ne me sens donc pas visé. Nous représentons probablement ceux qui ne comprennent ni l'objectif de ce projet, ni son effet global.

J'insiste à nouveau sur la concertation. Une piste cyclable existe déjà et elle est en mauvais état. Nous ne comprenons pas pourquoi sa rénovation n'est pas possible. L'argument avancé est que la piste cyclable est trop petite, alors qu'elle a la même taille que les pistes cyclables récemment construites au boulevard de la Woluwe.

L'argument du manque d'éclairage est également avancé. Au Rouge-Cloître, situé à proximité, un éclairage rouge qui respecte la faune et la flore est utilisé. Serait-il possible de mettre en place

*verkeer terecht te komen in de wijken die u verkeersluw wilt maken.*

*Wat is uw visie? Welk standpunt neemt u in tijdens uw onderhandelingen met Vlaanderen?*

*Het Vlaams Gewest bevestigde zopas dat de afrit dichtgaat. Hoe reageert u daarop?*

*Zijn er geen tegenvoorstellen mogelijk? Zou een aparte rijstrook voor deellauto's geen interessant idee kunnen zijn?*

**De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (in het Frans).- *De Werkvennootschap heeft een behoorlijk heldere visie, maar de visie van het Brussels Gewest op mobiliteit en economische aantrekkingskracht is veel minder duidelijk.*

*Ook is niet duidelijk waar men heen wil met de testfase van het project. Wie vraagtekens durft te plaatsen bij de aanleg van een fietspad, wordt echter meteen voor conservatief versleten.*

*Ik dring nogmaals aan op overleg. Waarom zou het bestaande fietspad niet kunnen worden gerenoveerd? Het is even breed als sommige nieuwe fietspaden en ook voor de verlichting kan een oplossing worden gevonden.*

*Is er een stuurgroep die coördineert? Hoe vaak komt die samen en wie zit erin? Welke studies hebben het Brussels en het Vlaams Gewest al uitgevoerd, samen en apart?*

ce même type d'éclairage ? Nous manquons de réponses pour ces questions et d'autres encore.

Le 2 avril 2021, j'étais le premier député à intervenir lors d'une question d'actualité sur le sujet. Vous aviez formulé votre volonté d'objectiver, analyser et concerter.

Je m'interroge sur la coordination. Y a-t-il un groupe de pilotage ? Quels sont les acteurs, exactement ? Quelle est la fréquence et le calendrier des réunions ? Quelles études ont-elles été réalisées à ce jour par la Région bruxelloise et la Région flamande, ensemble et séparément ?

<sup>1163</sup> Une étude externe et indépendante, cofinancée par les deux Régions concernées, a-t-elle vu le jour ? A-t-on aussi travaillé sur les éventuels impacts économiques de ce projet ? Nous parlons des problèmes de l'avenue de Tervueren, mais il y en a d'autres, comme sur le boulevard de la Woluwe. A-t-on écouté le cri de détresse des cliniques universitaires Saint-Luc, l'un des plus gros employeurs de cette zone, qui draine 20.000 passages journaliers ? Certaines personnes qui s'y rendent n'ont pas d'autre choix, par exemple en raison de leur pathologie, que d'utiliser la voiture.

J'ai entendu dire que De Werkvennootschap avait fourni aux communes concernées une étude de quatre pages, sans explications. Pouvez-vous nous en dire plus ?

Quels travaux et changements sont-ils prévus à l'heure actuelle ? Des rencontres avec les communes ont-elles eu lieu depuis le 2 avril dernier, et avec quels résultats ?

La question du report de charge est fondamentale et inquiète les citoyens. Si l'on réduit les axes structurants de l'avenue de Tervueren, la circulation pourrait être redirigée vers les quartiers avoisinants. Il faut rassurer les riverains. Où en est-on ? Où en sont les discussions avec la Région flamande ? Est-elle consciente de ce risque de report de charge ?

Selon vos déclarations, l'avenue de Tervueren offrirait un potentiel de 5.000 cyclistes par jour, mais le rapport concerné semble dater de 2011. Une nouvelle étude est-elle en cours ? Ces cyclistes sont-ils entrants, sortants ? S'il s'avérait que 200.000 d'entre eux seraient susceptibles d'utiliser cet axe, nous y réfléchirions peut-être de manière différente. Il faut des données objectives.

Quelle situation prévoit-on pour les piétons ? Une phase de test est prévue au mois d'août 2021. Qui décide de la période et de la durée de celle-ci ?

<sup>1165</sup> Le facteur "télétravail" a-t-il été pris en considération ?

Durant cette éventuelle phase test, comment sera assurée la sécurité au niveau de la jonction entre la piste cyclable du centre de l'avenue de Tervueren et le carrefour avec la chaussée de

*Is er ook een onafhankelijke studie van een extern bureau, gefinancierd door beide gewesten? Is er nagedacht over de mogelijke economische gevolgen? Is er bij het project voor de Woluwelaan geluisterd naar de noodkreet van het universitair ziekenhuis Saint-Luc?*

*De Werkvennootschap zou aan de betrokken gemeenten een studie van vier bladzijden bezorgd hebben, zonder verdere uitleg. Weet u daar meer over?*

*Welke werkzaamheden en veranderingen staan er nu op de planning?*

*De omwonenden vrezen dat het verkeer zich naar de woonwijken zal verplaatsen. Is het Vlaams Gewest zich van dat risico bewust?*

*Volgens u heeft de Tervurenlaan een potentieel van 5.000 fietsers per dag, maar daarvoor baseert u zich blijkbaar op gegevens uit 2011. Komt er een nieuwe studie? Rijden die fietsers de stad in of uit?*

*Wat zijn de plannen voor de voetgangers? Er komt een testfase in augustus 2021. Wie beslist daarover?*

*Is er rekening gehouden met telewerk?*

*Hoe wordt tijdens de testfase de veiligheid verzekerd bij de aansluiting van het fietspad in het midden van de Tervurenlaan op het kruispunt met de Tervuursesteenweg in Oudergem?*

Tervueren à Auderghem ? Le projet expliqué ne répond pas à cette question. Or, cela pose un réel problème de sécurité.

<sup>1167</sup> **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Certaines interventions, au sein de cet hémicycle mais aussi dans la presse, me surprennent, en particulier celles émanant du cdH, qui faisait pourtant partie de la majorité lors de la précédente législature, et de DéFI, toujours aux commandes aujourd'hui. Pourquoi ne les a-t-on pas entendus lors de la rédaction du plan régional de développement durable (PRDD) et du plan Good Move ?*

*Pour MM. Cerexhe et De Beukelaer, la méchante Flandre veut étrangler la capitale. Pour avoir suivi de près les débats en Flandre, rien de tel n'a été déclaré.*

*Par contre, dans les plans bruxellois figure bien l'objectif de transformer en boulevard urbain les six grands axes pénétrants. Lors de la précédente législature, la N-VA a été quasi la seule à s'opposer à ce projet, qui s'apparente à une politique de harcèlement à l'égard des automobilistes.*

<sup>1169</sup> *L'avenue de Tervueren ne figure pas parmi ces six axes pénétrants. Quels sont les plans de la Région pour cette avenue ? Le but est-il également de réduire l'espace dévolu aux voitures depuis Bruxelles ?*

*Les études réalisées par la Werkvennootschap ont démontré, il me semble, que la réduction des bandes de circulation n'a aucun effet sur les embouteillages. Une phase test a dès lors été prévue.*

*Par ailleurs, de très bonnes liaisons cyclables sont nécessaires. Pourquoi la piste cyclable actuelle n'est-elle pas simplement rénovée ? Pouvez-vous faire le point sur les options qui étaient disponibles, les raisons pour lesquelles certaines ont été privilégiées et les intentions sous-jacentes ? Comment assurer une bonne liaison cyclable par l'avenue de Tervueren ? Où en sont les discussions avec la Werkvennootschap à cet égard ?*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Dit is een eigenaardig debat. Door de uitspraken die ik nu hoor, niet alleen in het parlement maar ook in de pers, vraag ik me af waarom we bepaalde partijen niet hebben gehoord toen het Brusselse beleid werd bepaald. Ik denk daarbij aan het cdH, dat tijdens de vorige regeerperiode toch mee aan het roer stond, en aan DéFI, nu nog steeds een meerderheidspartij. Zij zaten toch mee aan de onderhandelingstafel toen de regering het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) en Good Move heeft opgesteld.

De heer Cerexhe en de heer De Beukelaer beweren dat het gemene Vlaanderen het Brussels Gewest wil afsluiten en de hoofdstad als het ware de nek wil omwringen. Wanneer ik zoiets hoor, val ik van mijn stoel. Ik heb de debatten in Vlaanderen steeds van dichtbij gevolgd en nooit heb ik zoiets gehoord. Dat is echt nooit de bedoeling geweest.

In de Brusselse plannen daarentegen, met name het GPDO en Good Move, staat dan weer dat het de bedoeling is om de zes grote invalswegen naar Brussel om te vormen tot stadsboulevards. Tijdens de vorige regeerperiode stond de N-VA-fractie nagenoeg alleen met haar kritiek op dat idee. Wij gaven duidelijk aan dat het niet de bedoeling mocht zijn om auto's weg te pesten door het aantal invalswegen te beperken. Daarmee dwing je mensen in feite om een alternatief te zoeken. We moeten inderdaad werk maken van alternatieven, maar de N-VA kan zich niet vinden niet in een dergelijk pestbeleid.

De Tervurenlaan is niet eens een van die zes grote invalswegen. Wat zijn dan de plannen van het gewest met die laan? Is het de bedoeling om er, net als op de zes grote invalswegen, de ruimte voor het autoverkeer vanuit Brussel te beperken?

Als ik het goed begrepen heb, heeft De Werkvennootschap studies uitgevoerd waaruit blijkt dat de aanpassing van de rijstroken geen impact zou hebben op de files. Daarom wil ze eerst een test doen. Zoals gezegd kan een pestbeleid dat wagens de kleine wegen op en de wijken in stuurt, niet de bedoeling zijn. Anderzijds zijn heel goede fietsverbindingen wel noodzakelijk.

Deze plannen roepen meteen vragen op over het bestaande fietspad. Waarom wordt dat niet gewoon verbeterd? Kunt u vandaag meer duidelijkheid scheppen over welke opties er waren, waarom precies voor bepaalde voorstellen gekozen werd en wat de achterliggende bedoelingen zijn? Hoe wilt u zorgen voor een goede fietsverbinding via de Tervurenlaan, zodat mensen hun auto aan de kant kunnen laten staan en zich comfortabel met de fiets kunnen verplaatsen?

Ik zou graag willen weten welke opties er waren, waarom de ene wel en de andere niet werd gekozen en wat de voor- en nadelen zijn. Kunt u dat verduidelijken? We moeten namelijk objectief kunnen inschatten wat er allemaal mogelijk is.

<sup>1171</sup> **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Je rejoins en partie les propos de Mme Van Achter. Même s'il peut toujours y avoir une différence avec la réalité, la simulation du projet de l'avenue de Tervueren a montré que le flux de voitures resterait globalement inchangé si l'on supprimait une bande de circulation dans les deux sens. Même si cela paraît étonnant, ce sont essentiellement les carrefours qui déterminent les flux. Si leur capacité est suffisante et qu'ils ne s'influencent pas mutuellement, la suppression de bandes de circulation sur les tronçons qui les relient n'entraîne pas de hausse du flux.

Je trouve très regrettable que ce test n'ait pas eu lieu. Même si je comprends les inquiétudes locales, il n'y a pas de risque d'augmentation du trafic de transit si les flux restent identiques. Ce test aurait précisément permis d'objectiver l'existence de problèmes de cette nature.

Tout autre aménagement serait loin d'être simple. Les pistes cyclables existantes sont largement insuffisantes par rapport au niveau de confort souhaité pour un réseau express régional vélo (RER-vélo). La piste nord est déjà insuffisante actuellement, tandis que l'autre piste, qui se trouve dans le bois, n'est pas éclairée. S'agissant d'une zone classée Natura 2000, il n'est pas souhaitable, pour la biodiversité, d'agrandir les pistes et d'installer un éclairage en pleine forêt. Il vaudrait bien mieux trouver une autre solution qui n'empiète pas sur la forêt. Cela aurait été un simple test, et pas un changement définitif.

<sup>1173</sup> Qu'est-il fait pour disposer d'un aménagement cyclable correct permettant d'entrer dans la Région bruxelloise et d'en sortir ?

Cette décision risque-t-elle d'influer sur le projet positif de passerelle cyclopiétonne au-dessus du carrefour des Quatre Bras porté par la Région flamande ?

<sup>1175</sup> **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Pourquoi le projet de piste cyclable test sur l'avenue de Tervueren a-t-il été abandonné prématurément ? D'après ce que j'ai compris, l'éclairage de la zone poserait problème pour la flore et la faune, et l'élargissement de la piste cyclable nécessiterait l'abattage d'arbres. Or, il s'agit d'une zone Natura 2000. Combien d'arbres faudrait-il abattre pour élargir la piste cyclable ?*

*Par ailleurs, je m'étonne que certains députés soient si radicalement opposés à un projet test, qui peut toujours être abandonné s'il ne s'avère pas fructueux.*

*Le test a-t-il été définitivement annulé ou tout simplement reporté ?*

Kunt u de Brusselse visie toelichten? Ik vat die nog steeds op als een pestbeleid tegen de auto's. Hoe ziet u dat in het kader van de Tervurenlaan en hoe verlopen de gesprekken daarover met De Werkvennootschap?

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *De simulatie van het project voor de Tervurenlaan heeft aangetoond dat de verkeersdoorstroming nagenoeg gelijk blijft als er in beide richtingen een rijstrook verdwijnt. Die doorstroming wordt immers grotendeels bepaald door de capaciteit van de kruispunten. Ik betreur dan ook dat die optie niet getest werd. Dat had kunnen aantonen dat de vrees van de omwonenden voor meer sluipverkeer ongegrond is.*

*Andere opties zijn verre van eenvoudig. De huidige fietspaden voldoen niet aan de normen van een fiets-GEN. Aangezien de weg in een Natura 2000-gebied ligt, kunnen de fietspaden niet zomaar verbreed of verlicht worden.*

*Wat doet u om het fietsverkeer van en naar het gewest te optimaliseren?*

*Zal de beslissing gevolgen hebben voor de plannen om een fiets- en voetgangersbrug te bouwen over het Vierarmenkruispunt?*

**De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Ik sluit mij graag aan bij dit interessante debat, dat een veelzeggend voorbeeld is van de situatie in Brussel. Het geplande testfietspad op de Tervurenlaan werd onder politieke druk voortijdig afgevoerd. Kunt u ons nogmaals uitleggen welke de precieze redenen daarvoor zijn?

Het fietspad in het bos moet momenteel met voetgangers worden gedeeld en is niet verlicht. Als je Vlaamse pendelaars op een andere manier dan met de auto naar Brussel wilt laten komen, dan moet je fietssnelwegen aanleggen die breed genoeg zijn om conflicten met voetgangers te voorkomen en die 's avonds na de werkuren maar ook in de winter en de herfst voldoende verlicht zijn. Voor zover ik heb begrepen, zou die verlichting een probleem zijn voor de flora en de fauna en zou het niet mogelijk zijn om het fietspad te verbreden omdat er bomen moeten worden omgehakt en het om een Natura 2000-gebied gaat.

<sup>1177</sup> *Quelles ont été les différentes options examinées ? Celles-ci ont-elles été transmises aux communes et comment y ont-elles réagi ? Quels enseignements tirer de ce processus ?*

*Il faut, selon moi, se concentrer sur la qualité de vie et un cadre de vie attrayant afin de garder à Bruxelles la classe moyenne, qui assurera alors la vitalité de notre Région. Comment procéder à cet égard ?*

<sup>1179</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Il s'agit ici de différents dossiers, que j'aimerais traiter séparément.*

<sup>1181</sup> *(poursuivant en français)*

La Région de Bruxelles-Capitale, la Région flamande et la province du Brabant flamand ont décidé en 2010, à la suite des résolutions des parlements bruxellois et flamand, de construire conjointement un réseau régional de liaisons cyclables comme élément de soutien au goulot d'étranglement de la mobilité.

En 2012, un réseau potentiel a été élaboré après une étude approfondie avec le cabinet d'ingénierie Timenco (aujourd'hui TRIDÉE), en coopération avec les communes, Régions et provinces concernées, Infrabel et les administrations environnementales.

Ce réseau, appelé par commodité réseau express régional vélo (RER-vélo), par analogie avec le réseau ferroviaire express

Kunt u zeggen hoeveel bomen er moeten worden gekapt voor een verbreding van het fietspad? Gaat het over enkele bomen of over enkele honderden bomen? Hebt u een idee van de grootteorde?

Voorts ben ik net als mevrouw Parmentier verbijsterd dat sommige collega's zo radicaal in het verzet gaan tegen een test. Een test kan nog altijd worden teruggedraaid als blijkt dat het niet werkt. In de Wetstraat en op de Lambertmontlaan hebben de testfietspaden geen bijkomende files veroorzaakt, maar is het aantal fietsers wel met 60% gestegen. Het is dus ongelofelijk jammer dat de test op de Tervurenlaan niet werd uitgevoerd.

Is de test definitief van de baan of moeten we dit als uitstel beschouwen en is er nog hoop dat die test alsnog wordt uitgevoerd?

Wat is er precies onderzocht? Klopt het dat de test was doorgerekend en dat de resultaten werden gedeeld?

Bevestigt u dat die ook gedeeld werden met de gemeenten waar er nadien protest kwam? Hoe reageerden de gemeenten op de testresultaten? Welke lessen trekt u uit dit proces?

Ik heb de indruk dat een aantal collega's bij DéFI, het cdH en de MR vrezen dat het Brussels Gewest er economisch op zal achteruitgaan als de toegangswegen minder breed worden. Zij denken dat alle Brusselse bedrijven naar Vlaanderen zullen trekken.

Volgens mij moeten we inzetten op levenskwaliteit en een aantrekkelijke leefomgeving om de middenklasse in Brussel te houden. Die middenklasse zal dan de vitaliteit van ons gewest verzekeren.

Hoe kunnen we dit probleem volgens u aanpakken? Welke dialoog kunnen we nog aangaan?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Er zijn heel wat elementen aan bod gekomen, waar ik een onderscheid in wil maken. Het gaat ook om verschillende dossiers, die ik afzonderlijk wil behandelen.

*(verder in het Frans)*

*In 2010 beslisten het Brussels Gewest, het Vlaams Gewest en de provincie Vlaams-Brabant een fietsnetwerk tot stand te brengen om de verkeersknoop te helpen ontwarren. Na een grondige studie van een ingenieursbureau werd in 2012 in ruim overleg een mogelijk netwerk uitgewerkt. Dat netwerk, voor het gemak het fiets-GEN genoemd, werd opgenomen in Good Move. Sinds 2010 komt elke drie maanden een stuurgroep samen om de projecten op elkaar af te stemmen.*

*In mei 2020 keurde de regering een samenwerkingsovereenkomst met De Werkvennootschap goed voor de aanleg van fietssnelwegen in en om Brussel.*

régional, a été intégré au plan Good Move en tant que réseau vélo plus. Depuis 2010, un comité de pilotage se réunit tous les trimestres pour coordonner les projets des différents partenaires.

En mai 2020, le gouvernement a approuvé une convention de collaboration entre De Werkvennootschap et la Région de Bruxelles-Capitale concernant l'aménagement d'autoroutes cyclables dans et autour de la Région de Bruxelles-Capitale.

<sup>1183</sup> *(poursuivant en néerlandais)*

*La vision de Bruxelles est clairement décrite dans le plan Good Move.*

<sup>1185</sup> *(poursuivant en français)*

La vision globale sur les entrées de ville est exposée dans le plan Good Move, à la page 96 et dans le plan régional de développement durable (PRDD) aux pages 150 à 152. Pour rappel, l'ambition marquée dans ces deux plans consiste :

- à réaménager, d'ici 2030, les grandes entrées de ville à gabarit autoroutier en voiries à caractère urbain, laissant la place aux différents modes de déplacement, et ce, tout en protégeant les quartiers d'un report de trafic de transit. Pour rappel, ce dernier point est un élément crucial ;

- à plus court terme, à réaffecter une partie de ces axes pour développer d'autres usages sans attendre des projets de réaménagement complet.

L'accord de gouvernement et Good Move s'opposent à l'élargissement du ring de Bruxelles en tant que tel, je ne saurais être plus claire.

En ce qui concerne la cyclostrade F29 sur l'avenue de Tervueren, malgré un tronçon manquant entre le square Léopold II et Merode, l'axe rue de la Loi - avenue de Tervueren est l'une des rares liaisons cyclables presque continues et existantes entre Bruxelles et la périphérie. Certes, la qualité doit en être améliorée, notamment s'agissant des possibilités pour les cyclistes (et les piétons) de traverser le carrefour des Quatre Bras.

La proposition d'aménager une piste cyclable entre le carrefour des Quatre Bras et la chaussée de Tervueren émanait de la S.A. De Werkvennootschap, de l'administration de Mme Peeters.

De Werkvennootschap était en concertation avec les communes bruxelloises concernées, Auderghem et Woluwe-Saint-Pierre. Les parties ont demandé à Bruxelles Mobilité et à mon cabinet de participer et de faciliter les concertations à ce sujet, ce que nous avons accepté et organisé.

Une analyse plus approfondie des projets proposés par De Werkvennootschap était également en cours à Bruxelles Mobilité. Je n'ai pas eu l'occasion de prendre une position finale, car durant le processus de concertation, certains bourgmestres ont déclaré leur opposition dans la presse. Ils ont à cette occasion

*(verder in het Nederlands)*

De visie van Brussel is heel helder en wordt expliciet omschreven in Good Move.

*(verder in het Frans)*

*De globale visie op de toegangen tot de stad staat op blz. 96 van Good Move en op blz. 150-152 van het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO). Tegen 2030 moeten alle grote toegangswegen omgevormd zijn tot stadsboulevards. In afwachting van een totale heraanleg wordt op een deel van die grote assen nu al plaats ingeruimd voor andere weggebruikers.*

*Zowel in het regeerakkoord als in Good Move staat dat Brussel geen verbreding van de Ring wil.*

*De as Wetstraat-Tervurenlaan is een van de weinige nagenoeg ononderbroken fietsverbindingen tussen Brussel en de Rand. Zeker, de kwaliteit moet hier en daar omhoog.*

*Het voorstel om een fietspad aan te leggen tussen het Vierarmenkruispunt en de Tervuursesteenweg kwam van De Werkvennootschap. Ze was daarover in overleg met de betrokken gemeenten. Brussel Mobiliteit en mijn kabinet werden mee aan tafel uitgenodigd om het overleg vlotter te laten lopen.*

*Brussel Mobiliteit heeft de voorstellen grondig bestudeerd. Ik heb nog geen definitief standpunt kunnen innemen.*

rendus publics les visuels d'un projet qui ne correspondait d'ailleurs pas à la proposition qui était sur la table.

1187 *(poursuivant en néerlandais)*

*Une première option serait d'améliorer les deux pistes unidirectionnelles, une deuxième serait d'élargir la piste cyclable dans le sens sortant pour permettre une circulation à double sens.*

*Une troisième possibilité consiste à ramener chacune des branches de l'avenue de Tervueren à une seule bande de circulation afin de récupérer de l'espace pour une piste cyclable. C'est l'option qui devait être testée.*

*Une quatrième option consiste à concentrer le trafic sur la branche côté nord, les cyclistes utilisant alors la partie côté sud dans les deux sens.*

1189 *(poursuivant en français)*

La proposition de De Werkvennootschap était bien documentée et chiffrée. Les études montraient qu'il n'y aurait pas d'impact négatif sur le trafic routier et que cela offrirait aux navetteurs des accès alternatifs à notre Région, avec un potentiel de 5.000 cyclistes par jour et une zone piétonne apaisée, car celle-ci ne serait plus partagée avec les cyclistes dans la forêt. Nous étions donc d'accord de faire un test de flux avec des comptages sérieux pour vérifier les hypothèses de la Région flamande et l'éventuel report de trafic dans les quartiers, à éviter absolument.

Notre deuxième objectif est la construction d'un pont cyclo-piéton au-dessus du carrefour des Quatre Bras, dont la forme et l'emplacement exact dépendent d'études plus approfondies. Ce pont devrait également permettre d'atteindre le côté bruxellois du carrefour. Le test s'avère donc également intéressant à ce niveau, l'espace déjà pavé pouvant être utilisé dans la version définitive du projet.

Aujourd'hui, il existe, entre l'avenue de Tervueren et le carrefour des Quatre Bras, une piste cyclable à double sens, sur le terre-plein central, qui se divise plus loin en deux pistes cyclables distinctes. La piste au nord suit la sinueuse avenue de Tervueren, a une largeur de moins de deux mètres et n'est pas séparée de la rue à deux bandes de circulation allant vers la ville. La piste au sud s'éloigne de la route et entre dans la forêt de Soignes, fait environ 1,80 mètre de large et est en très mauvais état. Les plaques de béton s'affaissent et sont délavées. De plus, n'étant pas éclairée, cette piste cesse d'attirer les navetteurs dès l'automne.

*(verder in het Nederlands)*

Er zijn verschillende opties voor een definitief project. Een eerste optie zou zijn om beide eenrichtingspaden te verbeteren, een tweede zou zijn om het bestaande fietspad in de richting weg van de stad te verbreden tot vier meter om tweerichtingsverkeer toe te laten. Dat is echter moeilijk, omdat de laan door een Natura 2000-gebied loopt.

Een derde mogelijkheid is om de verschillende takken van de Tervurenlaan te versmallen tot een vak. Dat is de optie die uitgetest zou worden, maar zoals u weet, is die test opgegeven. Dit is niet de meest aangepaste oplossing voor het fietsverkeer, omdat het fiets- en autoverkeer dan heel dicht in elkaars buurt blijven, maar die optie kon eventueel aanvaardbaar zijn als tijdelijke oplossing of, mits de toevoeging van stevige bufferstroken, ook als definitief project.

Een vierde optie was om al het verkeer te concentreren op de noordelijke tak, waarbij de fietsers de ongebruikte tak zouden gebruiken in beide richtingen. Dat was voor de fietsers de meest aangename keuze, maar zonder bouwvergunning kan die variant niet getest worden. Het was ook niet deze optie die de voorkeur van de regering had.

*(verder in het Frans)*

*Het onderzoek van De Werkvennootschap toonde duidelijk aan dat het voorgestelde fietspad geen negatieve impact zou hebben op het autoverkeer en pendelaars een alternatieve toegangsroute tot het gewest zou kunnen bieden. Vijfduizend fietsers zouden hier per dag gebruik van kunnen maken, wat ook zou leiden tot een rustiger voetgangerszone. We waren klaar om dit grondig uit te testen.*

*Daarnaast willen we ook een fiets- en voetgangersbrug aanleggen boven het Vierarmenkruispunt.*

*Op dit moment loopt er tussen de Tervurenlaan en het Vierarmenkruispunt een fietspad met tweerichtingsverkeer, dat verderop opgesplitst wordt in twee aparte fietspaden. Het noordelijke fietspad ligt vlak naast de rijbaan, het zuidelijke loopt door het bos. Dat laatste is echter in slechte staat en niet verlicht, waardoor het vanaf de herfst niet meer gebruikt wordt.*

Elle ne répond donc pas à l'objectif principal d'une autoroute cyclable.

<sup>1191</sup> *(poursuivant en néerlandais)*

*D'après l'Agence flamande des routes et de la circulation, aux heures de pointe du matin, les navetteurs empruntent les deux pistes cyclables en direction de la ville, alors que le soir seule la piste cyclable de la forêt est utilisée. C'est explicable par le sentiment d'insécurité que génère l'absence de séparation entre la piste cyclable et la circulation.*

<sup>1193</sup> *(poursuivant en français)*

Améliorer la piste cyclable au sud impliquerait une largeur de quatre mètres pour une circulation à double sens, avec si possible un chemin séparé pour les piétons et les cavaliers. Un premier avis de la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) lors d'une réunion avec Bruxelles Environnement et l'Agence flamande pour la nature et les forêts (ANB) indiquait que la poursuite de la minéralisation de la forêt n'était pas envisageable.

La forêt étant un site classé, cette solution minéraliserait au moins 3.666 m<sup>2</sup> de zone Natura 2000, soit un demi-terrain de football. Ceci ne tient en outre pas compte de la nécessité d'avoir une liaison sécurisée pour les cyclistes et piétons vers la drève de la Demi-Heure.

Un éclairage est par ailleurs souvent proscrit en zone Natura 2000, ce qui rend la piste peu attractive lorsque les mois sombres arrivent. Vétuste et constituée de grandes dalles en béton, la piste existante est irrécupérable et doit être entièrement démolie et reconstruite.

Un permis en vue de couper des arbres dans une zone Natura 2000 pour aménager une piste cyclable ne sera donc sans doute jamais délivré. Ces éléments d'information ont également été communiqués à De Werkvennootschap et à la Flandre.

C'est sur la base de l'option proposée le jeudi 29 avril par De Werkvennootschap que des solutions ont été recherchées depuis lors. La proposition de De Werkvennootschap consiste à réduire de deux à une le nombre de bandes de circulation automobile de l'avenue de Tervuren dans chaque sens, sans modifier la configuration des carrefours. Cela ne devrait dès lors pas avoir d'impact sur la capacité automobile actuelle.

<sup>1195</sup> *(poursuivant en néerlandais)*

*Il est important de maintenir la capacité des carrefours pour éviter des embouteillages et du trafic parasite.*

*(verder in het Nederlands)*

In 2016 stelde het Vlaamse Agentschap Wegen en Verkeer een eerste nota op, met ook een aantal observaties over het fietsverkeer. Daaruit bleek dat de twee fietspaden tijdens de ochtendspits veel gebruikt werden voor het pendelverkeer in de richting van de stad, maar dat tijdens de avondspits vooral het fietspad door het bos gebruikt werd. Dat is ook logisch omdat het fietspad langs de weg niet afgescheiden is van de twee rijstroken en een gevoel van onveiligheid veroorzaakt.

*(verder in het Frans)*

*Om het zuidelijke fietspad te verbeteren, zou een strook van vier meter breed nodig zijn. Volgens een eerste advies van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen kan er van een verdere verharding van het bos geen sprake zijn.*

*Op zijn minst 3.666 m<sup>2</sup> van het Natura 2000-gebied zou verhard moeten worden. Ook verlichting plaatsen wordt in dergelijke gebieden vaak verboden. Daarnaast zou voor het rooien van bomen om een fietspad aan te leggen ongetwijfeld geen vergunning worden afgeleverd. Die informatie werd ook aan De Werkvennootschap bezorgd.*

*De Werkgenootschap stelt nu voor om op de Tervurenlaan van twee rijstroken per rijrichting naar een te gaan voor het autoverkeer. De huidige inrichting van de kruispunten blijft behouden.*

*(verder in het Nederlands)*

Het is belangrijk dat de capaciteit van de kruispunten behouden bleef, zodat het aantal auto's dat er kan passeren constant blijft. Dat is een belangrijke factor om de reistijd en de files niet te doen toenemen en sluipverkeer te voorkomen.



1197 *(poursuivant en français)*

Selon De Werkvennootschap, tout le monde y gagnera. D'abord, il n'y aura pas d'impact sur le flux automobile. Ensuite, il s'agira d'une vraie formule alternative cyclable et la piste cyclable au sud pourra être adoucie pour y créer un vrai sentier pour les piétons. Enfin, aucune forêt supplémentaire ne sera prise en charge. Si un test prouve que cette formule ne crée pas de report de trafic, une autoroute cyclable définitive pourrait être réalisée à très court terme.

Nous étions partants pour un test totalement réversible, avec des comptages à de nombreux endroits qui auraient pu être réalisés ensemble avec les communes. Je rappelle que l'objectif poursuivi est que les quartiers ne soient pas affectés.

1199 *(poursuivant en néerlandais)*

*Le projet du boulevard de la Woluwe n'a rien à voir. En ce qui le concerne, nous prenons les préoccupations de l'hôpital en compte et nous avons veillé à ce que la Werkvennootschap lui transmette directement les informations.*

1201 *(poursuivant en français)*

En ce qui concerne la fermeture du boulevard de la Woluwe, une adaptation de ce boulevard entre la chaussée de Louvain et le ring de Bruxelles fait en effet partie des intentions de la Flandre. À ma connaissance, rien de final n'a été décidé pour ce tronçon, et différents scénarios sont encore à l'étude. Il n'est, par exemple, pas prévu de couper complètement la chaussée de Louvain de l'E40, comme vous l'avancez dans votre question.

Il ne s'agit pas non plus d'un projet qui sera décidé à la hâte d'un jour à l'autre. C'est un projet sérieux, ayant un impact considérable. Nous avons rencontré les Cliniques universitaires Saint-Luc le 23 février dernier pour écouter et comprendre leurs inquiétudes, que je prends très au sérieux. J'ai également demandé à Bruxelles Mobilité d'apporter une attention particulière à l'accessibilité des Cliniques universitaires dans leurs rencontres avec la Werkvennootschap.

1203 **Mme la présidente.-** Je suis ravie que la Région flamande ait inscrit un budget de 3,6 millions d'euros pour un pont cyclable aux Quatre Bras.

1205 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- D'abord, j'aimerais réagir à ce que j'ai entendu de la part de Mme Van Achter. Je n'accuse pas la Flandre d'avoir des visées communautaires et de restreindre à dessein les accès à Bruxelles. Simplement, je constate que le résultat des plans flamands pose question.

*(verder in het Frans)*

*Daarnaast komt er een volwaardige alternatieve toegangsrouten voor fietsers en kan het zuidelijke fietspad omgevormd worden tot een wandelpad. Bijkomend voordeel is dat er geen bijkomend stuk bos moet sneuvelen.*

*Ik was te vinden voor een volledig omkeerbare testfase, met tellingen op diverse plekken in samenwerking met de gemeenten. Als die uitwijst dat deze oplossing geen sluipverkeer creëert, dan kan dit voorstel op zeer korte termijn worden uitgevoerd.*

*(verder in het Nederlands)*

De Woluwelaan is dan weer een ander project. Sommigen, onder wie de heer De Beukelaer, zeggen dat wij dat project verdedigen. Ik kan alleen maar herhalen dat we de vertegenwoordigers van het ziekenhuis hebben ontmoet en dat we hun bezorgdheden ernstig nemen.

We hebben er ook voor gezorgd dat het ziekenhuis rechtstreeks in contact staat met De Werkvennootschap, zodat de informatie niet altijd alleen via ons doorstroomt. Ik herhaal echter nogmaals: dit betreft een ander project.

*(verder in het Frans)*

*Het Vlaams Gewest wil het deel van de Woluwelaan tussen de Leuvensesteenweg en de Ring heraanleggen. Voor zover ik weet, zijn daarover nog geen knopen doorgesneden. De Leuvensesteenweg wordt echter niet volledig afgesloten van de E40.*

*Dit is een project dat een grote impact zal hebben. In februari had ik een overleg met het universitair ziekenhuis Saint-Luc. Brussel Mobiliteit heb ik opgedragen om tijdens de vergaderingen met De Werkgenootschap extra aandacht te besteden aan de toegankelijkheid van het ziekenhuis.*

**Mevrouw de voorzitter.-** Het is inderdaad een hele opgave om het Vierarmenkruispunt over te steken. Ik ben dan ook heel blij dat er in het Vlaams investeringsbudget 3,6 miljoen euro is ingeschreven voor een fietsbrug.

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).**- *Mevrouw Van Achter, ik beschuldig Vlaanderen er helemaal niet van om de toegang tot Brussel opzettelijk te bemoeilijken. Ik heb alleen vragen bij het resultaat van de Vlaamse plannen. Waarom*

Pourquoi l'avenue de Tervueren est-elle rénovée vers Tervueren avec le maintien de deux fois deux bandes, tandis que le nombre de bandes est réduit de moitié en direction de Bruxelles ?

J'attends en vain une explication rationnelle. Je me pose évidemment des questions, sans être accusateur. Le résultat est la fermeture du ring à Woluwe et la réduction du nombre de bandes au carrefour des Quatre Bras.

Devons-nous comprendre que l'élargissement et la rénovation des pistes cyclables n'auront pas lieu ?

Je vous rappelle que le groupe Ecolo-Groen a voté une motion à Woluwe-Saint-Pierre, qui demande l'élargissement de cette piste cyclable. Abattre quelques arbres pour élargir une piste cyclable ne paraît pas complètement fou, même pour un parti écologiste. En effet, nous essayons de résoudre un problème de mobilité qui a un impact sur la biodiversité et le climat, et nous devons voir les choses dans leur ensemble.

S'il faut abattre quelques arbres pour résoudre réellement un problème de mobilité, cela devrait être possible sans devoir se cacher derrière les avis négatifs d'administrations. Il existe des éclairages adaptés à la forêt, qui n'éclairent que le sol. Cela demande simplement un leadership politique qui rechercherait le consensus pour convaincre et changer les règles si nécessaire.

<sup>1207</sup> Pour ma part, je ne crois pas à vos arguments concernant l'administration. Je comprends bien que des règles existent, mais il faut pouvoir s'adapter.

Je vous demande les études chiffrées dont vous m'avez parlé, sur le report de trafic et la capacité des carrefours. J'ai posé la question à la commune de Woluwe-Saint-Pierre, où je suis conseiller communal, mais nous n'avons pas le détail de ces études. Je vous ai même envoyé une question écrite pour obtenir ces chiffres, qui ne sont pas non plus sur le site de la Werkvennootschap.

Vous opposez-vous à la fermeture de la sortie du ring vers le boulevard de la Woluwe ?

<sup>1209</sup> **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Il me semble que la moindre des choses, lorsqu'on parle de réaménagement des entrées de ville, est de travailler en collaboration avec les communes concernées. Je suis consternée de constater que des motions votées à l'unanimité dans les communes, y compris par les groupes Ecolo, Groen et DéFI, ne sont pas suivies d'effets. Vous semblez ne pas tenir compte de toutes ces motions déposées par les principaux concernés par ces mesures en termes de nuisances.

J'aimerais pouvoir bénéficier des chiffres et des études mentionnés ci-dessus. On ne m'a pas transmis les études de la Werkvennootschap, que j'ai pourtant demandées. Il faudrait pouvoir les analyser finement du côté bruxellois et ne pas les recevoir comme un fait définitif.

*wordt het aantal rijstroken op de Tervurenlaan verminderd in de richting van Brussel en niet in de andere richting?*

*Begrijp ik het goed dat de verbreding en renovatie van de fietspaden er niet komt? De Ecolo-Groen-fractie in Sint-Pieters-Woluwe heeft daarover nochtans een motie goedgekeurd. Enkele bomen omhakken voor een fietspad is ook niet zo gek. Tenslotte heeft de mobiliteit ook gevolgen voor de biodiversiteit en het klimaat. En er zijn ook types van verlichting die geschikt zijn voor het bos. Het is alleen een kwestie van politiek leiderschap.*

*Regels moeten zo nodig worden veranderd.*

*Ik vraag dat u me de becijferde studies over het sluipverkeer en de capaciteit van de kruispunten zou bezorgen.*

*Bent u tegen het afsluiten van de afrit van de Ring naar de Woluwelaan?*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Het verbijstert mij dat geen rekening wordt gehouden met moties die unaniem werden goedgekeurd door de gemeenteraden.*

*Ook ik ontving graag de cijfers en de studies, om ze grondig te kunnen analyseren.*

*U zegt dat er nog geen beslissing is over de Woluwelaan, maar in alle zeven scenario's is er sprake van een sluiting van de afrit. Vlaanderen lijkt de belangen van zijn inwoners te verdedigen. U moet dat ook doen en alternatieven voorstellen!*

Vous nous dites que rien n'est décidé concernant le boulevard de la Woluwe, mais sept scénarios sur les sept parlent de sa fermeture. Soyez volontariste et proposez des projets alternatifs !

La Région flamande semble défendre l'intérêt de ses habitants.

<sup>1211</sup> Parmi tous les projets, vous parlez beaucoup de pistes cyclables, en oubliant de dire que la Werkvennootschap mentionne également la fluidité du trafic sur le ring dans ses objectifs de base. Pour cela, ils sont prêts à envisager de fermer des accès vers Bruxelles. Évidemment, le ring serait beaucoup plus fluide dans ce cas ! L'intérêt des Bruxellois n'est pas pris en compte par votre gouvernement.

<sup>1213</sup> **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- Je suis content d'entendre que la volonté existe de garder des axes structurants pour la mobilité à Bruxelles, et d'éviter à tout prix le report de charges sur les quartiers avoisinants.

Les prochaines auditions de De Werkvennootschap permettront certainement d'y voir plus clair. Toute une série de questions continuent en effet à être posées au sein de cet hémicycle.

Mon groupe politique souhaite une véritable étude de mobilité qui reprenne l'ensemble des projets : E411, avenue de Tervueren, boulevard de la Woluwe, l'ensemble des projets de De Werkvennootschap et leurs effets sur les axes pénétrants de la Région bruxelloise. C'est une demande fondamentale et pertinente qu'il faut pouvoir mettre en place maintenant.

Pour rappel, si nous en arrivons à ce type de discussions aujourd'hui, c'est clairement en raison de l'échec de la communauté métropolitaine. Cet échec a été vanté par les négociateurs francophones comme une contrepartie à la sixième réforme de l'État, que mon parti n'a pas votée.

Nous en arrivons à ce genre de problèmes à cause du refus de la Région flamande de mettre en place cette communauté métropolitaine et de la passivité des partis francophones et bruxellois par rapport à cette question. C'est à mon sens inacceptable.

<sup>1215</sup> **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Comme vous n'avez, à raison, pas l'intention de limiter l'axe pénétrant qu'est l'avenue de Tervueren et qu'il est plus qu'improbable d'obtenir un permis pour les solutions par le bois ou par la route, qu'est-ce qui reste ?*

*Vous allez devoir trancher sur la base des tests. Je regrette que vous ne nous ayez pas donné la solution.*

*La communauté métropolitaine est inutile puisque la Werkvennootschap travaille déjà directement avec les administrations bruxelloises. Il importe juste que le dialogue soit possible et qu'on avance. J'aimerais que la commission puisse auditionner la Werkvennootschap.*

*U heeft het vaak over de fietspaden, maar de Werkvennootschap wil ook een vlottere doorstroming op de Ring en wil daarvoor desnoods toegangen naar Brussel afsnijden. Uw regering houdt dus geen rekening met de belangen van de Brusselaars.*

**De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (in het Frans).- *Ik ben blij dat u sluisverkeer zoveel mogelijk wilt vermijden.*

*De komende hoorzittingen met De Werkvennootschap zullen meer klaarheid scheppen. DéFI wil een echte mobiliteitsstudie waarin de impact van alle projecten op de grote invalswegen naar het gewest wordt nagegaan.*

*Dat dit soort discussies plaatsvindt, toont aan dat de hoofdstedelijke gemeenschap, die de Franstalige onderhandelaars als een positief resultaat van de zesde staats hervorming bestempelden, een mislukking is. Het Vlaams Gewest weigert immers die ernstig te nemen en de Franstalige en Brusselse partijen reageren daar erg passief op.*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- U hebt gezegd dat het voor de Tervurenlaan alvast niet de bedoeling is om die invalsweg te beperken, om op die manier het autoverkeer te belemmeren en de mensen te verplichten hun auto aan de kant te laten. Dat is goed, maar wat nu? De alternatieven via het bos zijn volgens u onmogelijk, omdat u daar nooit een vergunning voor zult krijgen. Vlaanderen heeft dan weer, onder druk van de Brusselse gemeenten, het alternatief via de weg afgewezen. Wat blijft er dan over?

Uiteindelijk zult u toch, met de cijfers in de hand, eventueel na een reeks testen, een oplossing moeten kunnen vinden. U zult knopen moeten doorhakken op basis van objectieve gegevens. Vandaag heb ik alvast niet gehoord wat de oplossing is en dat is jammer.

<sup>1217</sup> **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Je continue de penser que l'option qui allait être testée est probablement la meilleure. La solution en forêt est très compliquée, de même que l'idée d'élargir la piste au nord en forêt.

Je conseille également à notre collègue d'aller discuter avec les cyclistes et les naturalistes pour connaître leur avis quant au fait qu'il leur est demandé de se débrouiller avec les pistes actuelles et que couper quelques arbres n'est pas un problème.

<sup>1219</sup> **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *Les études et la concertation ont été réalisées et la vision est claire. Il ne manque plus que le courage politique de prendre des décisions difficiles et d'agir contre la pollution. Je vous souhaite de tenir bon. J'espère que les Bruxellois savent à quoi s'attendre.*

<sup>1221</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Je répète que ces trois projets sont différents et que la vision du gouvernement, explicitée dans Good Move, est défendue par l'administration face à la Werkvennootschap !*

*La possibilité d'améliorer la piste cyclable sans entraver la circulation automobile va être testée. Nous avons déjà démontré que c'était faisable sur le boulevard Lambermont.*

*Il est un peu fort que certains considèrent ce test comme dogmatique. Préféreraient-ils que nous minéralisons 3.500 m<sup>2</sup> de zone Natura 2000 ?*

<sup>1223</sup> (poursuivant en français)

Je conteste vos propos quand vous dites que nous n'avons pas transmis les informations. Sachez qu'il est faux de prétendre que la commune de Woluwe-Saint-Pierre n'a pas reçu les études.

De metropolitane gemeenschap is hiervoor helemaal niet nodig. Dat is alleen maar een bijkomende administratie. De Werkvennootschap werkt al rechtstreeks samen met de Brusselse administraties. Wat telt, is dat de dialoog gevoerd kan worden en dat er vooruitgang kan worden geboekt. Ik zou dan ook blij zijn mocht de commissie De Werkvennootschap kunnen horen.

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *Ik blijf ervan overtuigd dat de optie die getest zou worden, wellicht ook de beste is.*

*Misschien moeten sommigen hier eens horen wat fietsers en natuurverenigingen van hun standpunt vinden .*

**De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Alles waar de collega's om vragen, is er al. De studies zijn uitgevoerd. De feiten zijn duidelijk gemaakt. Er heeft overleg over Good Move en de vorige plannen plaatsgehad. Er is een heldere visie. Het enige dat ontbreekt, is de politieke moed om moeilijke beslissingen te nemen en vooruit te gaan. Daar gaat politiek leiderschap nochtans om. In Brussel sterven er elk jaar zeshonderd mensen door luchtvervuiling. De voorbije jaren zijn er heel wat mensen op straat gekomen om dat aan te klagen en om actie te vragen. We hebben politici nodig die de moed hebben om dit aan te pakken en tests uit te voeren om de situatie te verbeteren. En dat is ook wat u doet. Ik wens u veel moed toe en ik hoop dat het duidelijk voor de Brusselaars is wat ze kunnen verwachten.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Het stoort me dat sommigen zelfs niet de moeite doen om te luisteren naar mijn antwoorden. Daarom herhaal ik nog maar eens dat het om drie verschillende projecten gaat. De visie van de Brusselse regering staat duidelijk in Good Move en dat is ook de visie die de administratie verdedigt ten opzichte van De Werkvennootschap.

Er wordt gevraagd om een testfase uit te voeren die 100% omkeerbaar is en die dus op een dag teruggedraaid kan worden, om een scenario te testen dat reeds berust op een onderbouwing van dertig pagina's. Zo willen we nagaan of het mogelijk is om een beter fietspad aan te leggen zonder negatieve gevolgen voor het autoverkeer. Op de Lambermontlaan hebben we al aangetoond dat zoiets mogelijk is door de verkeerslichten op een slimme manier te organiseren.

Ik vind het kras dat sommigen het als dogmatisch beschouwen dat we dat louter willen testen. Sommigen willen blijkbaar liever meteen meer dan 3.500 m<sup>2</sup> Natura 2000-gebied verharderen zonder na te gaan of er een alternatief mogelijk is. Ik kan niet meer doen dan akte nemen van dergelijke standpunten.

(verder in het Frans)

*Het klopt ook niet dat de regering geen informatie heeft doorgegeven. De gemeente Sint-Pieters-Woluwe heeft de studies wel degelijk ontvangen, maar goed, ik zal ze u opnieuw bezorgen.*

Mais soit, je vais vous transmettre toutes les informations en notre possession, dont ces études de plus de 30 pages. Nous avons aussi organisé une réunion à la demande de De Werkvennootschap pour garantir la concertation avec les communes. Nous avons transmis tous les documents, en toute transparence. Ce n'est pas moi qui me suis répandue dans la presse sur un projet qui n'est même pas sur la table. Je vais donc vous transmettre toutes les informations disponibles, mais j'espère que vous aurez l'honnêteté de les examiner, sans diffuser de fausses informations dans la presse sur des projets qui n'existent pas. C'est ce genre de comportement qui engendre des problèmes et oppose les gens.

Quant à ma position concernant le boulevard de la Woluwe, elle est très claire. Si la fermeture est totale, sans même une possibilité d'accès pour les ambulances, je suis bien évidemment contre. L'accessibilité de l'hôpital est primordiale. D'où notre rencontre du jeudi 29 avril. Des études sont en cours et aucun projet relatif au boulevard de la Woluwe n'est finalisé. Ma position est inscrite noir sur blanc dans Good Move, de même que les scénarios que je vais défendre, qui reflètent notre vision globale pour Bruxelles.

Mme d'Ursel, au sujet de la coconstruction et de l'écoute des communes, je répète que j'ai organisé une rencontre avec les communes et De Werkvennootschap. J'ai transmis tous les documents. Mais avant même d'avoir pu demander un avis formel à la Flandre, tout était déjà dans la presse. Que puis-je faire de plus ? Je ne peux que demander à chacun de s'écouter et tirer des conclusions sur la base des demandes et informations partagées.

<sup>1225</sup> **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Il est question de 3.500 m<sup>2</sup>, mais il est important de mettre ce chiffre en perspective et rappeler que la forêt de Soignes s'étend sur 43 ou 44 millions de m<sup>2</sup>.

Je vous ai adressé une question écrite pour consulter ces fameuses études. Ce n'est pas par manque de bonne volonté. En attendant, j'ai effectivement lu beaucoup de choses. Mais il ne faut pas, je pense, en déduire que le problème se résume au flux des carrefours. Ce n'est en tout cas pas ce que j'ai conclu de mes lectures. J'espère donc que vous transmettez les études au secrétariat de cette commission.

<sup>1227</sup> **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je vous invite, Mme la ministre, à venir voir ces pistes cyclables et l'endroit où se trouvera la jonction avec la future passerelle. Il s'agit en réalité de la simple continuité logique de la piste cyclable actuelle. Cela ne pose donc aucun problème au niveau du carrefour des Quatre Bras. Au contraire, nous appelons cette passerelle de nos vœux, mais elle s'intègre parfaitement avec la piste cyclable que la Région flamande annonce aujourd'hui.

Je suis en outre surprise que vous ne répondiez pas à ma question concernant le covoiturage aux entrées de ville, qui pourrait être aisément intégré au niveau du boulevard de la Woluwe. Il existe plusieurs scénarios, sur lesquels travaillent la Région

*Op vraag van De Werkvennootschap hebben we ook een vergadering belegd om met de gemeenten te overleggen. Ik ben niet degene die het in de pers uitgebreid had over een project waarvan niet eens sprake is. Ik zal u dus alle informatie bezorgen, maar ik hoop dat u dan geen valse informatie verspreidt over onbestaande projecten.*

*Uiteraard ben ik tegen een volledige sluiting van de afrit aan de Woluwelaan. Het ziekenhuis moet op zijn minst bereikbaar blijven voor ziekenvervoer. Dat staat duidelijk in Good Move, net als de scenario's die ik zal verdedigen. Er is immers nog niets beslist.*

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** *(in het Frans).*- *Er is sprake van 3.500 m<sup>2</sup>, terwijl het Zoniënwoud zo'n 44 miljoen m<sup>2</sup> beslaat.*

*Het probleem kan niet worden herleid tot de doorstroming op de kruispunten, toch niet volgens wat ik allemaal gelezen heb. Ik hoop dan ook dat u de studies ter beschikking zult stellen.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *U moet maar eens ter plaatse gaan kijken, dan zult u zien dat de fietsersbrug over het Vierarmenkruispunt perfect aansluit bij het fietspad dat het Vlaams Gewest vandaag aankondigt.*

*Uit de verschillende scenario's voor de afrit in Woluwe, blijkt geen enkele intentie om het carpoolen te promoten. Ik betreurt dat. Nochtans is de Woluwelaan daar erg geschikt voor en bovendien staat Good Move er vol van.*

*- De incidenten zijn gesloten.*

de Bruxelles-Capitale et la Région flamande, mais je ne vois absolument pas de volonté de promouvoir le covoiturage. Or, celui-ci est abordé à peu près toutes les dix pages dans le plan Good Move. Ici, il a disparu et je le regrette.

- *Les incidents sont clos.*

**DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARC LOEWENSTEIN**

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

**et à M. Pascal Smet, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'urbanisme et du patrimoine, des relations européennes et internationales, du commerce extérieur et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente,**

**concernant "l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite des stations, arrêts et véhicules de la STIB".**

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- En mars 2020, je vous ai adressé une question écrite sur l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) des stations et arrêts de métro/tram/bus renseignés à proximité d'hôpitaux bruxellois et l'accessibilité plus générale de ceux-ci. Il me semblait en effet important, dans le cadre de la mise en accessibilité totale, de porter une attention particulière à l'accessibilité des PMR aux établissements de soins.

Pour rappel, plus de 30 % de la population bruxelloise entrent dans la catégorie PMR, définie par Bruxelles Mobilité comme "toute personne confrontée à la difficulté de se déplacer et soumise à des obstacles qu'elle ne peut surmonter seule ou très difficilement".

La réponse à ma question écrite indiquait que "la STIB a établi une liste de plus de 700 arrêts dont le réaménagement devrait être prioritaire du point de vue de l'accessibilité".

Dernièrement, après avoir été interpellé sur le sujet, je me suis rendu aux nouveaux arrêts Érasme de la nouvelle ligne de bus 74 qui relie depuis le 19 avril dernier ce quartier à la gare d'Uccle-Stalle pour, plus tard, se prolonger jusqu'à Uccle-Calevoet.

Si l'arrêt est indiqué comme accessible aux PMR, cela est sans doute vrai pour l'accessibilité du bus au quai et vice-versa. Il en est autrement de l'accessibilité à l'hôpital lui-même. Entre l'arrêt et l'hôpital, il y a soit une volée d'escaliers à descendre pour accéder à un cheminement indiqué comme accessible aux PMR, soit un détour d'environ 300 m à faire pour atteindre l'entrée de l'hôpital via l'accès pour voitures. Il s'agit donc d'un chaînon

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

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

**en aan de heer Pascal Smet, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,**

**betreffende "de toegankelijkheid van de stations, haltes en voertuigen van de MIVB voor personen met beperkte mobiliteit".**

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (*in het Frans*).- *Een derde van de Brusselaars valt in de categorie persoon met een beperkte mobiliteit. Het is belangrijk dat ook zij vlot toegang hebben tot het openbaar vervoer, zeker in de buurt van ziekenhuizen.*

*De MIVB heeft een lijst opgesteld van meer dan zeventhonderd haltes die dringend toegankelijker moeten worden. Maar niet alleen de haltes moeten vlot bereikbaar zijn. Personen met een beperkte mobiliteit moeten ook de afstand tussen de halte en het ziekenhuis vlot kunnen overbruggen en gemakkelijk in de instelling binnen geraken. Dat lukt lang niet overal.*

manquant, qui concerne tant l'arrêt vers Forest-Uccle, que celui vers le terminus à Anderlecht.

2109 Il y a quelques semaines, le secrétaire d'État chargé de l'urbanisme annonçait le lancement des travaux devant mener à un plan Good Living d'ici 2023. Dans un courrier adressé aux députés membres de la commission du développement territorial, il expliquait son désir de saisir "divers acteurs du monde universitaire, de la société civile, des secteurs privé et public en vue de confronter au fur et à mesure les propositions à un large champ de retours provenant de la société".

La réforme du règlement régional d'urbanisme (RRU) s'annonce ambitieuse, et elle ne pourra éluder la question des personnes à mobilité réduite (PMR), par ailleurs objet du titre IV du RRU actuel. Je précise que ma question s'adresse à la fois à la ministre de la mobilité et au secrétaire d'État chargé de l'urbanisme.

Au regard de ces chiffres et de l'actualité récente, tous les acteurs doivent se mobiliser pour que l'accessibilité devienne une réalité concrète pour chaque usager. La question de la mobilité et de l'accessibilité pour les PMR doit être traitée de manière transversale, en évitant les réflexions et les prises de décision en silos. C'est le sens même de l'approche intégrée du handicap (handistreaming).

J'ai déposé cette question quelques jours avant le 30 avril, Journée mondiale des mobilités et de l'accessibilité, parce que je suis régulièrement interpellé par des PMR sur ces questions et sur les progrès à réaliser en Région bruxelloise, mais aussi parce que le sujet me tient à cœur depuis des années. Il faudra continuer à insister jusqu'à ce que tous les acteurs soient suffisamment conscientisés à la problématique de l'accessibilité. J'estime dès lors important de refaire le point avec vous sur la situation actuelle et les avancées.

En 2020, plus de 700 arrêts étaient signalés comme prioritaires pour un réaménagement en vue d'une meilleure accessibilité. Combien de ces arrêts ont-ils été réaménagés depuis, et combien sont-ils en cours de réaménagement ? Les échéances sont-elles respectées ? Quels sont les objectifs de réaménagement fixés pour les années à venir ? Une attention particulière est-elle portée aux abords des hôpitaux ?

Sur les quatre lignes de métro (59 stations et dix stations prémétro) que compte la STIB, combien sont-elles accessibles aujourd'hui, c'est-à-dire avec ascenseur et service d'assistance ? La STIB compte dix-huit lignes de tram, dont deux seulement (les lignes 7 et 9) sont mentionnées sur son site web comme "les plus accessibles". Il s'agit d'une accessibilité avec aide, qui ne semble pas possible à chaque arrêt. Des actions sont-elles menées à cet égard ? Les 90 trams de nouvelle génération (TNG) seront sans doute bien mieux adaptés à l'accueil des PMR, notamment lors de leur embarquement et de leur débarquement.

2111 Où en est la phase test du TNG à Vienne ? Comment se déroule-t-elle ? Quand est-il prévu que les premiers TNG soient mis en circulation en Région bruxelloise ? Au-delà du matériel roulant,

*Enkele weken geleden kondigde staatssecretaris Smet aan dat hij tegen 2023 een Good Livingplan wil opstellen, dat rekening houdt met voorstellen vanuit de private en de publieke sector en van burgers.*

*Bij de hervorming van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening zal het onmogelijk zijn om de kwestie van toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit te omzeilen. Iedereen, van welk bevoegdheidsniveau ook, moet inspanningen leveren omwille van een gegarandeerde vlotte toegankelijkheid.*

*In 2020 had de MIVB een lijst van zeventhonderd prioritair aan te pakken haltes. Hoeveel daarvan zijn al toegankelijker gemaakt? Worden de uitvoeringstermijnen nageleefd? Welke doelstellingen heeft de maatschappij inzake heraanleg? Besteedt ze bijzondere aandacht aan haltes in de omgeving van ziekenhuizen?*

*Hoeveel haltes op de vier metrolijnen zijn vandaag toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit?*

*Er is slechts op twee van de achttien tramlijnen hulp ter beschikking voor personen met verminderde mobiliteit. Onderneemt de MIVB actie op dat vlak? De trams van de nieuwe generatie (TNG-tram) zijn wellicht vlotter toegankelijk.*

*Wanneer neemt de MIVB de eerste TNG-trams in gebruik? Die trams moeten ook alle haltes kunnen aandoen.*

sa compatibilité avec les arrêts est évidemment nécessaire. Les lacunes, verticales et horizontales, doivent être limitées à leur strict minimum.

La STIB compte 50 lignes de bus. À l'heure actuelle, 42 lignes sont renseignées comme étant les plus accessibles, avec ou sans aide. L'objectif de rendre chaque ligne accessible sera-t-il bientôt rencontré, et selon quel agenda ?

Je souhaite m'attarder plus particulièrement sur la nouvelle ligne de bus 74. Lorsque la STIB parle d'accessibilité physique, cela concerne l'accès au matériel roulant, ainsi qu'aux stations, quais et arrêts. Il n'en demeure pas moins qu'il faut approfondir la réflexion lorsqu'il s'agit d'une nouvelle ligne, qui dessert de surcroît un important hôpital de notre Région. L'arrêt est accessible depuis la route de Lennik, mais pour accéder à l'hôpital depuis l'arrêt, il faut descendre des escaliers qui mènent au chemin balisé pour les PMR.

La STIB a-t-elle prévu d'améliorer l'accessibilité de cet arrêt, en concertation avec l'hôpital ? Un contact a-t-il été établi avec ce dernier pour réfléchir aux solutions ?

Pour les aménagements PMR, le site de Bruxelles Mobilité renvoie vers le cahier de l'accessibilité piétonne, qui date de 2014. Une mise à jour de ce cahier est-elle prévue ?

Les chiffres en ligne de Bruxelles Mobilité concernant le pourcentage de stations et de véhicules de la STIB accessibles aux PMR n'ont manifestement pas été mis à jour depuis plusieurs années. Pour quelle raison ? Une mise à jour est-elle prévue ?

Pour l'élaboration du plan Good Living, quels acteurs de la mobilité PMR participeront au processus de révision du règlement régional d'urbanisme (RRU) et quelles sont les étapes avant l'adoption du nouveau RRU ?

<sup>2113</sup> **M. David Weytsman (MR).**- L'inclusion dans la société des personnes en situation de handicap est, pour le MR, une priorité absolue. En témoignent les nombreuses demandes, propositions et questions adressées par mon groupe à tous les ministres. L'amélioration de l'accessibilité permet non seulement l'accès aux transports publics aux personnes en situation de handicap mais elle bénéficie également, in fine, à la toute grande partie de la population bruxelloise. Cela doit évidemment être l'objectif de cette commission.

Or, la presse exposait hier les résultats d'un sondage édifiant selon lequel 72 % des PMR estiment que le plan Good Move complique leur mobilité. De plus, 84 % des PMR estiment que les transports publics ne sont pas ou rarement adaptés à leurs problèmes de mobilité.

Je plaide pour trois priorités. Tout d'abord, comment rattraper le retard pris dans les investissements de mise aux normes des infrastructures ? Quels sont vos objectifs politiques en la matière pour les bus, les trams, les métros, les stations, les connexions

*Van de 50 MIVB-buslijnen zijn er 42 met of zonder hulp toegankelijk voor personen met beperkte mobiliteit. Wanneer zullen ze allemaal toegankelijk zijn?*

*Personen die met bus 74 naar het Erasmusziekenhuis gaan, moeten trappen nemen om van de halte naar de ingang van het ziekenhuis te geraken. Wilt de MIVB daar wat aan doen?*

*Komt er een update van het Cahier voetgangerstoegankelijkheid, dat van 2014 dateert en dat op de website van Brussel Mobiliteit is gepubliceerd.*

*De cijfers van de MIVB inzake toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit zijn al jaren niet meer bijgewerkt. Waarom niet? Is daarvoor een update gepland?*

*Welke spelers betreft u bij de herziening van de GSV met het oog op betere toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit ? Welke stappen gaan vooraf aan de goedkeuring van de nieuwe GSV?*

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *De inclusie van personen met een handicap is voor de MR een prioriteit. Een betere toegankelijkheid komt trouwens iedereen ten goede.*

*Volgens 72% van de personen met een beperkte mobiliteit bemoeilijkt het Good Moveplan hun mobiliteit. Bovendien meent 84% dat het openbaar vervoer niet aan zijn behoeften is aangepast.*

*Hoe wilt u de achterstand inzake investeringen in de aanpassing van de infrastructuur aan de normen wegwerken? Wat zijn uw doelstellingen voor het openbaar vervoer en de aansluiting op de publieke ruimte?*

*De MIVB hanteert kleurencodes voor de toegankelijkheid van haar bushaltes, zodat personen met een beperkte mobiliteit hun reisweg kunnen plannen. Dat is lovenswaardig, maar eigenlijk moeten alle haltes voor die groep toegankelijk zijn. Wanneer worden alle haltes voor alle Brusselaars vlot toegankelijk?*



entre celles-ci et l'espace public ? Je vous encourage aussi à exiger des budgets à la hauteur de ces enjeux.

La STIB, par exemple, répertorie le niveau d'accessibilité de ces arrêts de bus grâce à un code couleur simple. Cet inventaire permet aux personnes à mobilité réduite (PMR), qui représentent 40 % de la population bruxelloise, de planifier plus facilement leurs trajets en transports publics. C'est louable, mais cela reste injuste. Nous souhaitons que tous les arrêts soient accessibles. Quel est votre objectif politique ? Quand ce droit sera-t-il assuré pour tous les Bruxellois ?

2115 Lors des auditions de novembre dernier, le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) soulevait que les PMR étaient trop peu informées des changements en leur faveur. Comment avez-vous pu renforcer l'offre d'information les concernant ?

Je profite de l'occasion, Mme la présidente, pour vous demander, lorsque les conditions le permettront, de rencontrer le Cawab afin que notre commission comprenne bien l'intégralité de la chaîne d'accessibilité, depuis la maison jusqu'au point de destination, en passant par les transports en commun.

Enfin, je voudrais aborder le cas des personnes en déficience mentale en faveur desquelles il y a encore des efforts à fournir. Des échanges avec les experts il est ressorti qu'il n'y avait aucun contenu en langage facile à lire et à comprendre (FALC) et que l'installation de pictogrammes à leur intention dans les stations en est toujours à l'état de projet. En faisant beaucoup plus pour eux, nous œuvrerons également pour l'ensemble des Bruxellois.

2115 **Mme la présidente.-** Je vais transmettre votre demande à Mme d'Ursel.

2119 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)-** Nous ne pouvons mettre tous les usagers sur un vélo. Tout le monde ne sait pas rouler à vélo ou n'en a pas la capacité physique. De même, les distances qui peuvent être parcourues à pied sont assez limitées et ce mode de déplacement n'est pas accessible à tous.

Si nous voulons vraiment une mobilité accessible à tous, elle doit s'articuler autour des transports en commun. Or ces derniers ne sont pas accessibles à tous. En effet, nombreux sont les points à régler pour qu'ils soient accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Le parlement s'est déjà engagé à ce sujet en 2016, avec sa résolution relative à l'accessibilité des infrastructures et des équipements de la STIB aux personnes porteuses d'un handicap. Rendre tous les transports en commun accessibles aux PMR est un objectif très important.

L'exemple de l'hôpital Érasme nous rappelle qu'il est essentiel mais insuffisant de rendre accessibles les arrêts de transport en commun, dès lors que les cheminements vers les destinations et les pôles d'attraction à partir de ces arrêts ne sont pas adaptés aux PMR.

*Volgens het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) zijn personen met een beperkte mobiliteit slecht op de hoogte van aanpassingen in hun voordeel. Hoe verbetert u de informatie daarover? Ik pleit voor een overleg met Cawab.*

*Voorts zijn er inspanningen nodig om informatie te verstrekken die ook voor personen met een mentale beperking begrijpelijk is.*

**Mevrouw de voorzitter.-** Ik licht mevrouw d'Ursel in van uw suggestie voor een overleg met Cawab.

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans)-** *Het openbaar vervoer kan mobiliteit voor iedereen garanderen. Dan moet dat wel voor iedereen toegankelijk zijn en dat is niet het geval, ook al had het parlement daarover al in 2016 een resolutie goedgekeurd.*

*Hoe dan ook volstaan toegankelijke haltes en voertuigen niet. Ook de omgeving zelf moet aan de behoeften van wie minder mobiel is, worden aangepast. Als de MIVB een halte aanpast, contacteert ze dan Brussel Mobiliteit en de betrokken gemeente met het oog op een aanpassing van de omgeving?*

*Ik dring er eveneens op aan dat Brussel Mobiliteit en urban.brussels vertegenwoordigers van personen met een beperkte mobiliteit bij de hervorming van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) betrekken.*

J'appuie totalement la demande de notre collègue pour que des représentants des PMR soient étroitement associés à la révision du règlement régional d'urbanisme (RRU), et ce afin que les considérations d'accessibilité se trouvent à la source, dans la rédaction et les réflexions autour de ce règlement.

De façon générale, lors du réaménagement d'un arrêt par la STIB pour en assurer l'accessibilité aux PMR, des contacts sont-ils pris avec Bruxelles Mobilité et la commune concernée afin qu'outre l'arrêt, ses abords et les cheminements vers les pôles d'attraction du quartier concerné soient aménagés ? Bruxelles Mobilité et urban.brussels comptent-ils associer des représentants des PMR aux réflexions sur les modifications à apporter au RRU ?

2123 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En ce qui concerne les arrêts à réaménager, la STIB s'est engagée à en aménager au moins 50 par an, pendant dix ans. Ces arrêts seront autant que possible sélectionnés parmi une liste de 700 arrêts choisis sur la base d'éléments divers liés à l'attractivité de l'endroit. Parmi ces éléments, citons la fréquentation et la desserte de lieux tels que des centres commerciaux, administratifs, hospitaliers, scolaires, etc.

Un bilan des aménagements est présenté annuellement à la task force accessibilité. En 2020, malgré la crise sanitaire liée au Covid-19 et grâce à plusieurs maîtres d'œuvre de la STIB, de Bruxelles Mobilité mais aussi des communes, 71 arrêts ont été aménagés, dont 36 issus de la liste des 700 arrêts prioritaires du point de vue de l'accessibilité. En 2019 déjà, 64 arrêts avaient été réaménagés. L'ambition de la STIB et de Bruxelles Mobilité est de poursuivre à ce rythme.

Toutes les informations relatives à l'accessibilité des stations de métro et de prémétro de la STIB sont disponibles sur le site internet de celle-ci. Parmi les 69 stations du réseau, 48 sont équipées d'ascenseurs qui donnent accès aux quais.

Le service d'assistance en station est propre au métro et n'est donc opéré que dans les stations de métro. Étant donné qu'il ne s'adresse pas qu'aux personnes en fauteuil roulant - pour lesquelles l'ascenseur est indispensable -, le service est disponible dans toutes les stations du réseau.

2125 Concernant les lignes de tram, comme la STIB l'a déjà largement, et à de nombreuses reprises, exposé en réponse à de précédentes questions parlementaires, de multiples actions sont mises en œuvre pour améliorer significativement l'accessibilité des trams.

Pour rappel, en ce qui concerne le matériel roulant, les bourrelets de porte des trams 3000 et 4000 ont été adaptés. Un projet pilote est en cours avec des rampes portables installées dans certains trams. L'évaluation de l'expérience est attendue pour 2021. Le futur TNG sera équipé d'une rampe manuelle intégrée dans le plancher permettant l'accès en fauteuil roulant aux arrêts où la lacune n'aura pu être réduite.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De MIVB heeft zich ertoe verbonden om jaarlijks gedurende tien jaar de toegankelijkheid van vijftig haltes van de zeventhonderd, op basis van de aanwezigheid van voorzieningen in de omgeving, te verbeteren. In 2020 kon ze 71 haltes herinrichten, waarvan 36 van de lijst. In 2019 pakte ze 64 haltes aan. De maatschappij wil aan dat tempo voortwerken. Ze brengt ook daarover verslag uit bij de taskforce toegankelijkheid.*

*De informatie over de toegankelijkheid van de metrostations is op de MIVB-website te vinden. Van de 69 stations hebben er 48 een lift. Ondersteuning voor rolstoelgebruikers wordt alleen in de metrostations geboden.*

*De MIVB neemt heel wat maatregelen om de trams toegankelijker te maken, gaande van de aanpassing van de verdikkingen aan de deuren van sommige voertuigen en het gebruik van draagbare rolstoelhellingen tot de beperking van de hoogte van de haltes tot 31 cm en de uitbreiding van het aantal stootkussens de komende tien jaar.*

*De TNG zal uitgerust zijn met een helling die geïntegreerd is in de vloer en met de hand bediend kan worden. Ook de binneninrichting van die trams is beter aangepast. De voertuigen worden geleverd vanaf komende zomer; de hele bestelling van negentig TNG's is rond tegen de zomer van 2025.*

En ce qui concerne les arrêts, leur hauteur a été fixée à 31 cm. L'expérience d'installation de nez fusibles en bord de quai ayant montré des résultats très positifs, le projet de déploiement de ces dispositifs sur le réseau a démarré. Un marché public a été lancé dans ce but et le déploiement se déroulera au long des dix prochaines années.

Concernant les TNG en particulier, comme indiqué, ils seront équipés d'une rampe manuelle intégrée au plancher. Leur géométrie est très proche de celle des actuels T3000 et T4000, de sorte que les améliorations d'accessibilité liées aux dispositifs de réduction de la lacune - fusibles de bords de quai - y seront tout aussi efficaces. Par ailleurs, l'aménagement intérieur de ces nouveaux trams a davantage pris en considération les besoins liés à l'accessibilité universelle.

Le premier exemplaire est en train de subir des tests dynamiques à Vienne. Le deuxième exemplaire entame les tests climatiques. En effet, à l'intérieur d'un tunnel qui peut endurer toutes les températures et conditions climatiques possibles, on vérifie que les spécifications de chauffage et de climatisation sont assurées. Le troisième exemplaire est en cours d'assemblage final.

La livraison du premier tram TNG à Bruxelles est prévue pour l'été 2021. La fin de la livraison des 90 premiers trams est actuellement planifiée pour l'été 2025.

<sup>2127</sup> Concernant les lignes de bus, la STIB a convenu de longue date avec ses partenaires de concertation que le système de signalétique Accessibus sera étendu à l'ensemble du réseau pour la fin 2021. À ce stade, tout porte à croire que les délais seront tenus. Pour rappel, la qualification Accessibus n'implique pas que la ligne soit parfaitement et totalement accessible, mais bien que tous les arrêts de la ligne ont été équipés d'une signalétique indiquant aux clients et aux chauffeurs le niveau d'accessibilité pour une personne en fauteuil roulant et que la ligne est desservie par des véhicules équipés d'une rampe.

L'amélioration progressive des arrêts de bus se fait au fur et à mesure des aménagements et réaménagements des arrêts, selon le rythme évoqué au début de ma réponse.

Concernant la ligne 74, la STIB n'est pas chargée de l'aménagement de l'espace public, bien que l'accessibilité de celui-ci conditionne de facto l'accessibilité des arrêts.

Dans le cadre de la mise en œuvre du plan bus de la STIB ou de changements importants du réseau, des contacts sont systématiquement pris avec les hôpitaux ainsi notamment qu'avec les entreprises, les écoles et les centres commerciaux afin d'informer ceux-ci des changements et de les inviter à mettre à jour leurs informations concernant leur accessibilité en transports publics, tant pour leurs patients que pour leur personnel.

Concernant les aménagements pour les personnes à mobilité réduite (PMR), le site de Bruxelles Mobilité et l'accessibilité piétonne, une mise à jour du cahier de l'accessibilité piétonne

*Tegen het einde van 2021 wordt het signalatiesysteem Accessibus uitgebreid tot het volledige busnet om het niveau van toegankelijkheid op bus en tram weer te geven.*

*Uiteraard bepaalt de toegankelijkheid van de openbare ruimte mee de toegankelijkheid van de haltes, maar dat is niet de bevoegdheid van de MIVB.*

*Bij belangrijke wijzigingen aan het busnet worden de ziekenhuizen, ondernemingen, scholen en winkelcentra steevast op de hoogte gebracht, zodat ze de info aan patiënten, leerlingen en personeel kunnen aanpassen.*

*In 2021-2022 wordt de conventie met het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw vernieuwd en in dat kader wordt ook het Cahier voetgangerstoegankelijkheid geactualiseerd.*

*De informatie op de pagina "Toegankelijkheid van de metrostations" op de site van Brussel Mobiliteit werd op 6 maart geüpdatet. Met de pagina's "Aangepast vervoer" en "Inrichtingen voor personen met een beperkte mobiliteit" moet dat nog gebeuren. De komende maanden zal Brussel Mobiliteit in samenwerking met de MIVB alle informatie over toegankelijkheid herwerken en duidelijker formuleren.*

est prévue en 2021-2022, dans le cadre du renouvellement d'une convention avec le Centre de recherches routières.

S'agissant des chiffres publiés sur le site de Bruxelles Mobilité, les informations techniques de la page "Accessibilité des stations de métro" ont été mises à jour le 6 mars 2021, reprenant le nombre de stations équipées d'ascenseurs et les projets à venir dans le cadre du programme d'installation des ascenseurs dans les stations de métro et de prémétro. Les pages "Transports adaptés" et "Aménagements PMR" n'ont, quant à elles, pas été tenues à jour depuis un certain temps.

Dans les prochains mois, Bruxelles Mobilité veillera à retravailler les rubriques de son portail en lien avec l'accessibilité, afin de tenir le public informé des nombreuses initiatives prises en la matière ces dernières années. Dans ce cadre, il s'agira également d'adapter la formulation de ces pages. Cette révision de la communication autour de l'accessibilité s'inscrit dans le cadre du plan d'action accessibilité et se fera, à cet égard, de façon coordonnée avec la STIB.

2131 En ce qui concerne le plan Good Living, le secrétaire d'État à l'urbanisme Pascal Smet m'a communiqué les informations suivantes. Il a déjà eu l'occasion d'expliquer les prochaines étapes du règlement régional d'urbanisme (RRU) lors de la commission du développement territorial du 26 avril ; je vous renvoie donc à celle-ci pour le détail complet.

Plus spécifiquement, de nombreux échanges ont déjà eu lieu entre son cabinet, l'administration et le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) sur l'accessibilité dans le cadre de la révision du RRU. Les échanges se sont jusqu'à présent principalement centrés sur l'accessibilité à l'intérieur des bâtiments, mais ils vont bien entendu se poursuivre concernant l'ensemble des espaces publics.

Des groupes de travail seront organisés sur la base des propositions concrètes qui émaneront de la commission d'experts "Good Living". En fonction des thématiques des groupes de travail, les administrations et associations spécifiques seront conviées et/ou consultées.

Nous considérons le Cawab comme un partenaire crucial, inclus notamment dans la Commission régionale de la mobilité (CRM). Il a une voix importante, que nous ne manquons pas d'écouter, et dispose de contacts formels et informels afin d'augmenter l'inclusivité au sein de la Région bruxelloise, surtout pour les PMR.

2133 (poursuivant en néerlandais)

*Le principe de la conception universelle doit faire partie intégrante de l'organisation de l'espace public et être appliqué dès le début de tout nouveau projet.*

*Staatssecretaris Smet verwijst voor de volgende stappen in de hervorming van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening in het licht van het plan Good Living naar zijn antwoord in de commissie voor Territoriale Ontwikkeling van 26 april 2021.*

*Voorts deelt hij mee dat zijn kabinet, de administratie en het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) elkaar verschillende keren hebben ontmoet. Tot nu toe ging het vooral over de toegankelijkheid in gebouwen, maar later zal ook de rest van de openbare ruimte aan bod komen. Werkgroepen zullen zich buigen over de concrete voorstellen van het expertencomité 'Good Living'.*

*Het gewest beschouwt Cawab als een cruciale partner. De vzw maakt ook deel uit van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en wordt zeker gehoord, ook via informele contacten.*

(verder in het Nederlands)

Eenzijds is er het toegankelijk maken van de stations en het rijdend materieel, maar natuurlijk is de uitdaging veel ruimer dan dat. Het principe van het 'universal design' moet integraal deel uitmaken van de organisatie van de openbare ruimte en al van bij het begin van alle nieuwe projecten. De openbare ruimte moet

2135 *(poursuivant en français)*

Enfin, M. Weytsman faisait référence à des déclarations dans la presse. Je me base sur les avis et la concertation avec le Cawab, une organisation qui, à mon sens, accomplit un beau travail de représentation. Leur avis me tient à cœur. Je vous invite donc à faire preuve d'un peu de scepticisme par rapport à la véracité des déclarations relatives à la méthodologie relayées, hier, dans la presse.

2139 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Cette mise à jour des informations concernant la mise en accessibilité des transports en commun pour les PMR était nécessaire et montre combien il y a encore du chemin à parcourir en la matière.

On ne dispose pas d'une baguette magique qui permettra de corriger toutes les lacunes en termes d'accessibilité héritées d'un temps où l'on ne tenait pas compte des personnes à mobilité réduite lors de la conception de projets.

Rappelons que les PMR sont des citoyens et citoyennes à part entière. À ce titre, chacune d'elles doit bénéficier d'une meilleure qualité de vie au quotidien et pouvoir vivre de manière autonome. Les pouvoirs publics ont une responsabilité à cet égard.

S'agissant de la nouvelle ligne 74 qui est un exemple supplémentaire de maillon manquant dans la chaîne d'accessibilité, il me paraît prioritaire de s'attaquer à l'accessibilité totale des lieux accueillant ce type de public, sans pour autant négliger les autres sites. Je pense en premier lieu aux établissements de soins et aux maisons de repos. Sauf distraction de ma part, je n'ai pas obtenu de réponse à propos de ce chaînon manquant. Quelle est la stratégie de la STIB pour améliorer l'accessibilité de ces lieux ?

Enfin, s'agissant du plan Good Living, j'entends qu'il y a des contacts avec le Cawab, même s'il ne fait actuellement pas partie des douze experts constituant le groupe de travail. Je reviendrai sur ce point avec le secrétaire d'État Pascal Smet.

2141 **M. David Weytsman (MR).**- J'aborderai trois points. Premièrement, je constate un manque de clarté quant à l'ambition politique. Elle s'inscrit dans un processus qui répond aussi à des objectifs budgétaires, je le comprends, mais notre ambition dans cette commission est que tout soit accessible le plus vite possible. Quel est votre objectif, compte tenu de vos contraintes budgétaires ? S'agit-il de 2025, de 2030 ? C'est vous qui fixez le cap pour les prochaines années.

Deuxièmement, je pense que les chiffres ont été évoqués hier. Même si vous encouragez à douter de la méthodologie, ils démontrent bien ce que le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) soulignait lors des auditions, à savoir qu'il est important d'avoir une information beaucoup plus claire vis-à-vis des personnes en situation de handicap et d'avoir un

immers voor iedereen toegankelijk zijn. Daar ligt nog een grote uitdaging voor het gewest.

*(verder in het Frans)*

*Mijnheer Weytsman, ik baseer mij op de adviezen van Cawab, wat mij een erg representatieve organisatie lijkt. U moet de berichten in de pers over de methodologie dus met een korreltje zout nemen.*

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).*- *De geüpdatete informatie over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer toont aan dat er nog werk aan de winkel is. De overheid moet erover waken dat ook minder mobiele personen meer levenskwaliteit genieten door maximale autonomie.*

*U hebt net geantwoord op mijn vraag in verband met de nieuwe lijn 74. Het is belangrijk om de hele omgeving rond bijvoorbeeld zorginstellingen en rusthuizen te verbeteren. Wat is de strategie van de MIVB ter zake?*

*Ik noteer dat Cawab gehoord werd over het plan Good Living, ook al is de vzw niet vertegenwoordigd in de werkgroep. Ik zal dat met staatssecretaris Smet opnemen.*

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *Ten eerste, u brengt geen klaarheid over de politieke ambities ter zake. Rekening houdend met de budgettaire beperkingen, tegen wanneer wilt u dat het volledige openbaar vervoer toegankelijk is voor minder mobiele personen?*

*Ten tweede, u hebt mijn vraag over de methode om duidelijkere informatie te verkrijgen, maar deels beantwoord.*

*Ten derde, welke beleidsdoelstellingen voor personen met een verstandelijke handicap stelt u voorop?*

travail de concertation. Je vous ai interrogée notamment sur la méthodologie visant à améliorer ce travail d'information, et vous avez en partie répondu.

Le dernier point, sur lequel je reviendrai de façon plus précise, puisque je n'ai pas vraiment obtenu de réponse, concerne les personnes déficientes intellectuelles. Des projets ont été mis sur la table et je pensais que la STIB souhaitait avancer, mais sauf erreur de ma part, ce n'est pas le cas. Quels sont vos objectifs politiques en la matière ?

2141 **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Le travail à entreprendre est énorme et il faut fixer des priorités. L'accessibilité aux hôpitaux doit être prioritaire, et cela vaut la peine de s'interroger et de résoudre les problèmes d'accessibilité des PMR depuis les arrêts de transports en commun jusqu'aux entrées des hôpitaux. Je suppose que ce point sera reconsidéré.

2145 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En ce qui concerne les objectifs poursuivis, la STIB et l'administration de Bruxelles Mobilité ont fait des présentations en commission, et je les soutiens à 100 %.

En ce qui concerne la concertation, je rappelle que nous avons revu la composition de la commission régionale de la mobilité. Il s'agit de l'organe de concertation réunissant tous les partenaires en matière de mobilité, tels que les associations piétonnes, cyclistes ou automobiles, mais aussi les experts en matière de genre ou de personnes à mobilité réduite. Nous y avons également invité le Cawab, avec qui nous avons une convention, car son expérience nous semble capitale. Il faut continuer à soutenir leur travail et les prendre au sérieux.

J'ai donné une réponse assez brève par rapport à la ligne 74, car il s'agit là essentiellement d'un problème d'aménagement de l'espace public. Si nous sommes en droit d'être exigeants envers la STIB, il faut également admettre lorsque l'aménagement général ne lui permet pas de faire les réaménagements nécessaires.

Dans le cadre de la mise à jour du plan bus, si des changements importants interviennent sur le réseau de la STIB, nous contactons également les hôpitaux pour les informer des modifications. Nous leur permettons ainsi de disposer des informations les plus claires, récentes et complètes possibles pour leurs patients et le personnel.

2147 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Effectivement, sur la ligne 74, à l'arrêt Érasme, l'aménagement de l'espace public est tel qu'à partir du moment où l'on place l'arrêt juste à côté de la station de métro, les usagers se retrouvent devant une butte de gazon. Il leur est physiquement difficile d'accéder à l'hôpital.

C'est assez absurde de voir un cheminement pour les PMR au bas des escaliers et une impossibilité d'emprunter les escaliers pour les PMR qui descendent du bus. Elles doivent faire un tour de plus de 300 m pour accéder à l'entrée de l'hôpital.

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *Het is een gigantisch werk en we moeten prioriteiten stellen, zoals de toegankelijkheid van ziekenhuizen vanaf de haltes van openbaar vervoer. Ik neem aan dat u dat opnieuw zult bekijken?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De MIVB en Brussel Mobiliteit kunnen op mijn steun rekenen.*

*We hebben Cawab uitgenodigd om toe te treden tot de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.*

*In het geval van lijn 74 is er vooral een probleem met de aanleg van de openbare ruimte. We mogen de MIVB hoge eisen opleggen, maar we moeten ook inzien dat de nodige aanpassingen soms onmogelijk zijn door de inrichting van de openbare ruimte.*

*Als het MIVB-net grote wijzigingen ondergaat, informeren we de ziekenhuizen, zodat ze de meest recente informatie bij patiënten en personeel kunnen verspreiden.*

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Bekijkt de MIVB met het Erasmusziekenhuis of ze zo'n 150 m verder een halte op lijn 74 kan inrichten, want nu moeten minder mobiele personen een omweg van 300 m maken?*

Dans ma question, j'évoquais donc également les discussions avec l'hôpital Érasme pour chercher une solution, comme le déplacement ou l'ajout d'un arrêt. Même si je reconnais que placer un arrêt de bus à côté de la station de métro a tout son sens, ne pourrait-on toutefois pas ajouter un arrêt pour les PMR, environ 150 m plus loin, près de l'entrée pour les voitures ?

Cette réflexion me semble essentielle, car les pouvoirs publics doivent trouver une solution pratique pour faciliter la vie des PMR qui, par la force des choses, doivent parfois se rendre à l'hôpital plus fréquemment que les personnes plus valides.

2147 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous soumettrons cette proposition à la STIB.

- *L'incident est clos.*

2153 **QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ**

2153 **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,**

2153 **concernant "la formation des instructeurs d'auto-écoles".**

2155 **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- À l'heure actuelle, il existe cinq brevets d'aptitude professionnelle permettant d'enseigner des cours de théorie et de pratique dans des auto-écoles agréées. Dans une réponse à une question parlementaire de février 2019, la secrétaire d'État à l'époque nous précisait que des formations pour les instructeurs d'auto-écoles seraient mises en place très prochainement.

À l'heure actuelle, existe-t-il d'autres formations organisées dans la Région ?

Actiris ou Bruxelles Formation sont-ils concertés et impliqués dans celles-ci ? Si oui, quand et comment sont-elles organisées ? Et quel est le taux de réussite ?

Ces formations sont-elles gratuites pour tous les demandeurs d'emploi et personnes émergeant au CPAS ?

La secrétaire d'État, à l'époque, nous informait aussi sur le fait qu'il n'y avait pas encore de chiffres disponibles attestant le taux de réussite aux examens organisés en fin de formation. Dès lors, pouvez-vous nous communiquer ces résultats ? De plus, j'aimerais savoir comment se déroulent ces examens ?

Enfin, il existe selon l'association des auto-écoles agréées de Bruxelles une réelle pénurie au niveau des instructeurs d'auto-écoles. Que comptez-vous mettre en place pour y remédier ?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (*in het Frans*).- *We zullen het voorstel aan de MIVB bezorgen.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ**

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

**betreffende "de opleiding van de rijkschoolinstructeurs".**

**De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (*in het Frans*).- *Momenteel bestaan er vijf bekwaamheidsattesten om theorie- en praktijklessen te geven in erkende autorij scholen. In februari 2019 kondigde de staatssecretaris een opleiding voor rijinstructeurs aan.*

*Bestaan er momenteel andere opleidingen in het gewest? Zijn Actiris en Bruxelles Formation hierbij betrokken? Zo ja, waar en wanneer vinden ze plaats? Wat is het slagingspercentage? Zijn ze gratis voor werkzoekenden en OCMW-cliënten?*

*Volgens de rij scholen in Brussel is er een groot tekort aan rijinstructeurs. Hoe zult u daaraan remediëren?*

2159 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Une formation pour instructeur d'école de conduite agréée n'a jamais été organisée par Bruxelles Mobilité, mais il existe bien des formations reconnues par Bruxelles Mobilité.

Il n'est pas obligatoire d'avoir suivi une formation pour participer aux examens permettant d'obtenir un brevet professionnel. Certaines écoles de conduite organisent donc des formations non reconnues menant au métier d'instructeur d'école de conduite. À l'heure actuelle, à notre connaissance, seul l'Institut wallon de formation en alternance et des indépendants et petites et moyennes entreprises (Ifapme) organise une formation reconnue d'instructeur d'école de conduite agréée. Seule la durée de stage de l'instructeur-stagiaire peut être diminuée s'il a déjà suivi une formation reconnue.

D'après les informations que nous avons recueillies auprès de nos partenaires de Bruxelles Formation, le pôle "Métiers urbains" serait en discussion pour mettre au point un parcours de formation en collaboration avec Actiris et d'autres acteurs.

À l'heure actuelle, la Région de Bruxelles-Capitale n'organise pas les examens permettant de devenir directeur et/ou instructeur d'école de conduite agréée. Les candidats vont passer les examens en Région wallonne et flamande et leurs brevets sont ensuite reconnus par la Région de Bruxelles-Capitale. Nous ne disposons donc pas des pourcentages de réussite. La pénurie d'instructeurs et de directeurs d'école de conduite touche l'ensemble de la Belgique.

Pour rappel, en 2015, lors de la régionalisation, aucun agent du service public fédéral (SPF) travaillant dans ce domaine n'a été transféré à Bruxelles. Actiris et Bruxelles Formation sont en pourparlers pour créer, en collaboration avec les différents acteurs du secteur de la formation à la conduite, des formations d'instructeur de qualité qui auraient pour but de stimuler l'emploi dans ce secteur.

Leur but est dans un premier temps d'élaborer un modèle de formation fonctionnel. Il sera ensuite nécessaire de faire reconnaître cette formation par Bruxelles Mobilité, comme le décrit la réglementation en vigueur.

2161 **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Entre le 21 avril 2021, date du dépôt de cette question, et aujourd'hui, un mois s'est écoulé et j'ai obtenu quelques éléments de réponse. Je pense notamment qu'Actiris a déjà entamé certaines formations.

Comme vous le savez, les candidats à l'obtention d'un permis de conduire sont aujourd'hui bloqués, par manque d'instructeurs et de places dans les auto-écoles agréées mais aussi pour d'autres raisons liées aux centres d'examen. Autant d'obstacles auxquels sont confrontés les demandeurs d'emploi, qui doivent souvent présenter un permis de conduire pour décrocher un poste.

- *L'incident est clos.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Brussel Mobiliteit heeft zelf nooit een rijinstructeursopleiding georganiseerd, maar erkende er wel.*

*Je hoeft geen opleiding te volgen om te kunnen deelnemen aan de examens om een bekwaamheidsattest te verkrijgen. Sommige autorisaties richten dus niet-erkende opleidingen in voor rijinstructeurs. Op het moment is alleen de opleiding van het Instituut wallon de formation en alternance et des indépendants et des petites et moyennes entreprises erkend. Kandidaat-rijinstructeurs die die opleiding volgen, moeten minder lang stage lopen.*

*Naar verluidt zou de pool 'Métiers urbains' met Actiris en andere acteurs overleggen over de organisatie van een opleiding. Ze willen eerst een degelijke opleidingsstructuur ontwikkelen, en vervolgens moet de opleiding worden erkend door Brussel Mobiliteit. Ik herinner u er even dat er na de regionalisering van 2015 geen enkele federale overheidsambtenaar met relevante ervaring werd overgeplaatst naar Brussel. Rijinstructeurs behalen vooralsnog hun attest in het Waals of het Vlaams Gewest, waarna het erkend wordt door het Brussels Gewest. Over slaagpercentages kan ik u bijgevolg niets vertellen. Het tekort aan rijinstructeurs speelt overigens in het hele land.*

**De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *Ik denk dat Actiris ondertussen een aantal vormingen heeft opgestart.*

*Wie een rijbewijs wil halen, moet momenteel bij gebrek aan rijinstructeurs lang wachten, wat het moeilijker maakt om een job in de wacht te kunnen slepen.*

- *Het incident is gesloten.*

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



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

2167 **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

2167 **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,**

2167 **concernant "les dangers de la consommation de protoxyde d'azote, de produits stupéfiants et d'alcool par les utilisateurs de trottinettes et de vélos pour eux-mêmes et pour les autres usagers faibles en Région bruxelloise".**

2169 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Un communiqué de l'Institut Vias du 15 janvier dernier nous apprenait que 15 % des Bruxellois conducteurs interrogés reconnaissent consommer du protoxyde d'azote, appelé gaz hilarant, au moins une fois par mois. Selon cette enquête réalisée sur 6.000 conducteurs de véhicules en Belgique, 31 % des jeunes conducteurs bruxellois reconnaissent conduire sous l'influence de cette substance, souvent consommée en même temps que d'autres drogues.

Le 9 février dernier, le gouvernement a été interrogé sur la consommation de gaz hilarant avant de prendre le volant. Ma question vise à élargir la problématique à celles et ceux qui prennent le guidon, et plus particulièrement les cyclistes et utilisateurs de trottinettes. Euphorie, enivrement, réactivité réduite, désorientation, agressivité, imprudence, ... les effets de la consommation du gaz hilarant peuvent être désastreux et sont incompatibles avec la conduite d'un véhicule, quel qu'il soit. Lorsqu'on enfourche un vélo ou qu'on monte sur une trottinette, ce type de comportement représente un risque pour soi, mais aussi pour les piétons ou un éventuel passager.

Il semble d'ailleurs que, pendant l'été dernier, des rodéos à trottinette, sous gaz hilarant pour certains, aient eu lieu à Paris, pendant lesquels des centaines de jeunes sur trottinette avaient dévalé les trottoirs des Champs-Élysées à des vitesses parfois supérieures à 20 km/h. Par la suite, les opérateurs sur place avaient dû prendre des mesures en supprimant les comptes des personnes repérées et en bridant les moyens de déplacement dans une série de créneaux horaires. En France, afin de prévenir les dangers réels de l'inhalation de ce protoxyde d'azote, la mission interministérielle de lutte contre les drogues et les conduites addictives a pris le taureau par les cornes et a réalisé une campagne sur Instagram au moyen de visuels d'information.

En plus du problème évident de la consommation de protoxyde d'azote pour la santé des jeunes Bruxellois, les amas de cartouches usagées de gaz hilarant génèrent des nuisances et des craintes pour les habitants, ainsi qu'un problème environnemental et de santé animale en cas d'ingestion.

**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 "de gevaren van het gebruik van lachgas, drugs en alcohol door gebruikers van steps en fietsen voor henzelf en voor de andere zwakke gebruikers in het Brussels Gewest".**

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Uit recent onderzoek van het Vias Institute blijkt dat 15% van de Brusselse chauffeurs minstens eenmaal per week lachgas gebruikt; 31% van de jonge Brusselse bestuurders erkent zelfs dat ze onder invloed van lachgas rijden. Meer algemeen houdt het gebruik van lachgas als weggebruiker ernstige risico's in voor zichzelf en voor de anderen, over welk vervoermiddel het ook gaat.*

*In Frankrijk wordt intussen campagne gevoerd tegen het gebruik van lachgas, na enkele incidenten in Parijs vorige zomer. Ook voor de Brusselse jongeren zijn er gezondheidsrisico's verbonden aan de inademing van lachgas. Achtergelaten capsules vormen bovendien een probleem voor het milieu en voor het dierenwelzijn.*

2171 La vente de protoxyde d'azote à des fins récréatives est interdite dans les dix-neuf communes de la Région bruxelloise depuis le 1er avril 2020, mais il reste possible de s'en procurer.

En juin 2020, il se trouvait en Région bruxelloise environ 600 vélos et 2.600 trottinettes partagés alignés par des opérateurs privés et 5.000 vélos de Villo, sans compter les vélos, vélos électriques, trottinettes et trottinettes électriques privés.

Une étude sur les accidents en trottinette réalisée par l'Institut Vias et les services d'urgence d'une série d'hôpitaux, publiée le 20 mai 2020, révélait entre une et trois admissions hebdomadaires aux urgences en Région bruxelloise, soulignant qu'après une certaine heure, une proportion non négligeable d'usagers est sous l'influence de l'alcool ou de drogues.

Ces accidentés ont parfois été admis aux urgences en mauvais état : "Aucun utilisateur admis aux urgences après un accident ne portait le casque. Résultat : les traumatismes crâniens et les fractures de la mâchoire sont les blessures les plus fréquentes. Certains utilisateurs ont également souffert de lésions abdominales, résultat d'un choc avec le guidon. Enfin, les fractures de membres supérieurs, notamment les poignets, font aussi partie des blessures les plus fréquentes."

Nous devons être vigilants face à cette situation interpellante, qui englobe des aspects de mobilité, de sécurité et de santé publique. La consommation de stupéfiants et d'alcool diminue les réflexes, étourdit et suscite parfois un sentiment de confiance excessif, voire d'invulnérabilité.

Les règles de base de la sécurité routière doivent s'appliquer à tous. Cela vaut pour tous les modes de déplacement et vise à protéger tout le monde : les usagers des différents modes de déplacement, qui se mettent en danger, mais aussi les autres qui sont mis en danger par de tels comportements. Les piétons, en particulier, doivent pouvoir se déplacer en toute sécurité.

La Région bruxelloise se penche-t-elle sérieusement et efficacement sur cette problématique ?

2173 En complément de l'étude de l'Institut Vias concernant les automobilistes, des études sur la consommation de protoxyde d'azote, de stupéfiants ou d'alcool par des cyclistes ou des usagers de trottinettes sont-elles disponibles ou en cours en Région bruxelloise ? Dans l'affirmative, les résultats de ces études sont-ils disponibles ? Quels sont-ils ?

La sécurité des piétons nous tient particulièrement à cœur. Des courses, rodéos ou concours de figures sur les trottoirs sont susceptibles de provoquer des accidents et de nuire à la qualité de vie et à la sécurité des piétons. Avez-vous eu vent de telles pratiques dans notre Région ? Dans l'affirmative, comment y avez-vous réagi ? Des accords pour brider la vitesse des moyens de déplacement partagés ont-ils été passés avec les opérateurs de flottes partagées qui couvrent la Région bruxelloise ?

*Sinds 1 april 2020 is de verkoop voor recreatief gebruik van lachgas verboden in het Brussels Gewest. Uit een ander onderzoek van het Vias Institute blijkt dat er op de spoedafdelingen wekelijks tot drie slachtoffers van een ongeval met een step binnengebracht worden die onder invloed staan van drugs of alcohol. Bovendien dragen ze vaak geen helm.*

*De problematiek die gevolgen heeft voor de mobiliteit, de verkeersveiligheid en de volksgezondheid, verdient alleszins onze aandacht. Bekommert het Brussels Gewest zich in voldoende mate en op een doeltreffende manier om de kwestie?*

*Beschikt het gewest over cijfers betreffende het gebruik van lachgas, andere roesmiddelen of alcohol door fietsers en steppers? Wat vertellen ze?*

*De veiligheid van voetgangers gaat mij bijzonder ter harte. Wedstrijdjes en rodeo's op het voetpad bedreigen de veiligheid van de voetgangers. Hebt u weet van die praktijken in het Brussels Gewest? Hoe is daarop gereageerd? Zijn er afspraken gemaakt met de aanbieders van deelsteps over eventuele snelheidsbegrenzers?*

*Staat er de volgende maanden een preventiecampagne op stapel rondom de risico's van het gebruik van roesmiddelen voor steppers en fietsers? Lachgas is moeilijk te traceren in het lichaam en wordt vaak samen gebruikt met andere middelen. Hoe ziet het controlebeleid eruit voor fietsers en stepgebruikers?*

Une campagne de prévention plus particulière sur les risques encourus par les utilisateurs de trottinettes et les cyclistes sous l'influence de protoxyde d'azote, de stupéfiants ou d'alcool est-elle envisagée dans les mois qui viennent ? Le protoxyde d'azote est difficile à repérer dans l'organisme, mais sa prise semble être souvent accompagnée par la prise d'autres stupéfiants. Quelle est la stratégie de contrôle à l'égard des cyclistes et des utilisateurs de trottinette ? En 2020, des procès-verbaux ont-ils été établis lorsque la prise de stupéfiants était avérée ? Combien par mode de transport ?

2175 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - En ce qui concerne les études, le chiffre issu de l'enquête à laquelle vous faites référence décrit un réel problème et de réels dangers. Les usagers eux-mêmes n'en ont peut-être pas conscience ou ont tendance à les sous-estimer.

Avant la publication de l'enquête de l'Institut Vias, nous effectuions déjà une surveillance de cette consommation et avons été interpellés par l'enquête Health Behaviour in School-aged Children (HBSC) de 2018 en Fédération Wallonie-Bruxelles. Celle-ci révélait notamment qu'environ 3 % des élèves francophones bruxellois de l'enseignement secondaire supérieur des 2e et 3e degrés ont déjà consommé du protoxyde d'azote au moins une fois dans leur vie.

Nous ne disposons pas de chiffres spécifiques à l'usage du protoxyde d'azote lors des déplacements à vélo et en trottinette dans l'espace public de la Région bruxelloise. Nous envisageons de réaliser une enquête de comportement sur ce sujet spécifique encore en 2021 ou début 2022.

En outre, nous allons systématiquement intégrer l'usage de ce produit dans nos campagnes de sensibilisation à la conduite sous influence. Nous allons mettre en garde contre les risques au volant, mais pas seulement. Étant donné les effets physiques décrits par cette consommation, les piétons, les deux-roues, les usagers de trottinette, etc. peuvent également représenter un danger pour eux-mêmes et les autres s'ils circulent sous influence du protoxyde d'azote.

Aucune des pratiques que vous décrivez, tels que des rodéos, concours de figures, courses de trottinettes ou de vélos partagés ne nous a été rapportée en Région bruxelloise. Nous avons par ailleurs sensibilisé - et continuons de le faire - à la réglementation permettant aux usagers de trottinettes de rouler sur le trottoir lorsqu'ils ne dépassent pas l'allure du pas. Le message que nous soulignons est de toujours faire attention aux piétons qui peuvent être surpris lorsqu'ils sont dépassés par cet engin silencieux ou lorsqu'ils sortent d'un bâtiment, d'un commerce, etc.

Nous rappelons systématiquement aux usagers de trottinettes que lorsqu'ils dépassent l'allure du pas, ils sont considérés comme des cyclistes et doivent se comporter comme tels : ils doivent emprunter la piste cyclable ou la chaussée, respecter la signalisation spécifique, etc.

*Zijn er in 2020 hieromtrent pv's opgesteld? Hoe was de verdeling hiervan tussen de verschillende vervoersmiddelen?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans). - *Het onderzoek van Vias wijst inderdaad op een reëel probleem en gevaar, dat door de gebruikers miskend of onderschat wordt.*

*Uit een onderzoek in 2018 bleek dat 3% van de jongeren van de tweede en derde graad in het Franstalige secundaire onderwijs in Brussel al lachgas gebruikt had.*

*We plannen voor 2021 of begin 2022 een onderzoek naar het gebruik van lachgas in het verkeer bij fietsers en stepgebruikers. Dat roesmiddel wordt ook opgenomen in onze bewustmakingscampagnes rond het rijden onder invloed, want ook voetgangers, tweewielers en stepgebruikers zijn een gevaar op de weg als ze zich onder invloed van lachgas in het verkeer wagen.*

*Er is geen melding gemaakt van rodeo's, behendigheids- of snelheidswedstrijden door steps of deelfietsen. We blijven er wel op hameren dat steps op het trottoir stapvoets moeten rijden en aandachtig moeten zijn voor voetgangers bij het inhalen of kruisen. Stepgebruikers moeten het fietspad of de rijweg gebruiken, als ze sneller rijden.*

2177 En ce qui concerne la vitesse des engins en libre-service, les entreprises qui mettent à disposition leur flotte de trottinettes dans l'espace public doivent les brider afin qu'elles ne puissent pas dépasser les 25 km/h, ce qui correspond à la vitesse maximale autorisée par la loi.

Une campagne de sensibilisation traitant de la conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues est en préparation et sera lancée durant l'été 2021. Elle ciblera l'ensemble des modes de transport sans distinction et abordera également les risques de la conduite sous gaz hilarant. Nous tenterons de profiter de la réouverture partielle des lieux de rassemblement ou de fête pour lancer la communication au meilleur moment, en rue et sur les réseaux sociaux.

Concernant la stratégie de contrôle des drogues à l'égard des cyclistes et des usagers de trottinettes, nous nous rangeons derrière le travail et l'expertise des zones de police de la Région, qui leur permettent d'effectuer les contrôles adéquats en fonction de chaque situation particulière.

Durant le premier semestre de 2020, 392 procès-verbaux ont été dressés pour consommation de stupéfiants lors d'un déplacement, contre 426 en 2019. Nous devons malheureusement constater que les chiffres du premier semestre 2020 correspondent à 92 % des chiffres pour l'ensemble de l'année 2019.

Nous pouvons en conclure que la police contrôle effectivement la conduite sous stupéfiant et qu'il est encore et toujours nécessaire de sensibiliser le citoyen à ce comportement problématique et dangereux.

Il est à noter que nous ne disposons malheureusement pas de la répartition de ces procès-verbaux par mode de transport, ni du nombre de contrôles effectivement menés. Il s'agit d'un élément crucial, sur lequel nous ne relâcherons ni la sensibilisation ni les contrôles.

2179 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Je serai attentif à l'enquête que vous mènerez en 2021-2022 sur le comportement des usagers.

Je soulignerai aussi l'importance de la prévention. Je songe ici à l'exemple de la campagne française sur Instagram. Il importe, par des messages choc, de faire prendre conscience aux jeunes des dangers, pour eux-mêmes et pour les autres, de l'usage du gaz hilarant, des drogues ou de l'alcool en combinaison avec l'utilisation du vélo ou de la trottinette. Merci, dès lors, de prendre le sujet au sérieux et d'opter pour une approche transversale afin de réduire les risques au maximum.

- *L'incident est clos.*

2183 **QUESTION ORALE DE MME LEILA AGIC**

2183 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,

*Bedrijven die deelsteps aanbieden, moeten de snelheid ervan begrenzen tot 25 kilometer per uur, zoals wettelijk bepaald.*

*In de zomer van 2021 gaat een bewustmakingscampagne van start rond alcohol of andere roesmiddelen, waaronder lachgas, in het verkeer. We wachten nog het goede moment af voor de lancering; de campagne zal te zien zijn in het straatbeeld en in de sociale media.*

*Voor de controle op middelengebruik scharen wij ons achter de expertise van de gewestelijke politiezones. Zij weten het best hoe ze adequaat kunnen controleren in specifieke situaties.*

*In het eerste semester van 2020 werden 392 pv's opgesteld voor het gebruik van roesmiddelen tijdens een verplaatsing. Dat is jammer genoeg al 92% van het totale aantal voor 2019 (426). Er is helaas geen opsplitsing per vervoermiddel en we kennen ook het totaal aantal controles niet.*

*De politie controleert alleszins doeltreffend, maar tegelijk is bewustmaking nog erg nodig.*

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Ik kijk uit naar de enquête die u in 2021-2022 zult lanceren.*

*Ik wil nog eens het belang van preventie beklemtonen. Ik denk ook aan de Franse campagne op Instagram, waar het bewustzijn rond middelengebruik van jongeren wordt geprikkeld door schokkende beelden.*

- *Het incident is gesloten.*

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

2183 **concernant "l'avancement des projets de Bruxelles Mobilité "rue Picard" et "Monument au Travail" dans le cadre du contrat de rénovation urbaine n° 1".**

2185 **Mme Leila Agic (PS).**- Le 18 mars dernier, une assemblée de quartier a eu lieu en format électronique concernant l'avancement des projets inscrits dans le programme du contrat de rénovation urbaine (CRU) 1 qui couvre une partie du territoire de la commune de Molenbeek-Saint-Jean et de la Ville de Bruxelles.

Votre administration, Bruxelles Mobilité, a la charge de plusieurs projets, dont deux qui m'intéressent particulièrement : le réaménagement de la rue Picard sur le territoire de la commune de Molenbeek-Saint-Jean et l'aménagement du site du Monument au travail. Le premier concerne le réaménagement complet de la rue. Un aménagement provisoire a eu lieu il y a près de dix ans et, depuis lors, les habitants attendent toujours le projet définitif.

Ce projet, important pour les Molenbeekois et Molenbeekoises, est d'autant plus vital qu'il est un maillon nécessaire pour relier la nouvelle passerelle actuellement mise en place par Beliris et qui enjambe le canal reliant la rue Picard et le boulevard Bolivar. Le second, en ces temps de crise sanitaire, permettrait de disposer d'un espace extérieur verdurisé de qualité à usage des habitants qui ne disposent pas forcément de beaucoup d'espaces à l'intérieur de leur habitation.

Si l'avancement global des projets du CRU était plutôt rassurant, les projets coordonnés par Bruxelles Mobilité nous ont laissés sur notre faim. Pour les deux projets mentionnés ci-dessus, il semblerait que les marchés n'ont pas encore débuté alors que le CRU a, pour sa part, commencé depuis plus de trois ans.

Pourriez-vous nous communiquer les étapes déjà réalisées par Bruxelles Mobilité dans le cadre des projets de la rue Picard et du Monument au travail ces trois dernières années ?

Quel type de marché l'administration de Bruxelles Mobilité a-t-elle utilisé ou compte-t-elle utiliser pour mettre des projets en place ? Certaines commandes ont-elles déjà eu lieu ?

Les budgets du CRU 1 étant disponibles jusqu'en mai 2023, Bruxelles Mobilité pourra-t-elle commander les travaux dans les temps ? En cas de perte par Bruxelles Mobilité des financements du CRU, comptez-vous malgré tout réaliser ces projets sur les moyens propres de Bruxelles Mobilité ?

Ces projets étant attendus de longue date par les habitants, de quelle manière ceux-ci vont-ils pouvoir s'impliquer dans la définition de ces projets ? Bruxelles Mobilité a-t-elle déjà défini un processus de participation citoyenne et si oui, quel est-il ?

2187 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Lorsque le contrat de rénovation urbaine (CRU) 1 a été lancé en 2017, l'opération de réaménagement n'incluait pas toute la rue Picard. Entre-temps, le tracé de tram Tour & Taxis a intégré cette rue, où existe un

**betreffende "de voortgang van de projecten van Brussel Mobiliteit "Picardstraat" en "Monument voor de Arbeid" in het kader van SVC 1".**

**Mevrouw Leila Agic (PS)** (in het Frans).- *Brussel Mobiliteit is in het kader van het stadsvernieuwingscontract (SVC) 1 belast met de herinrichting van de Picardstraat en van de site van het Monument voor de Arbeid.*

*De Picardstraat vormt een belangrijke verbindingsweg, die moet aansluiten op de nieuwe voetgangersbrug over het kanaal. De site rond het Monument voor de Arbeid moet een kwaliteitsvolle groene ruimte worden in een wijk waar velen kleinbehuisd zijn.*

*De werkzaamheden laten echter op zich wachten en het lijkt erop dat er nog geen overheidsopdrachten voor zijn uitgeschreven, terwijl het SVC drie jaar geleden al is ingegaan.*

*Welke stappen zette Brussel Mobiliteit de voorbije drie jaar in het kader van beide projecten?*

*Welke overheidsopdrachten gebruikt het? Zijn er bestellingen geplaatst?*

*De budgetten voor SVC 1 zijn beschikbaar tot mei 2023. Kan Brussel Mobiliteit de projecten nog tijdig uitvoeren? Als de financiering wegvalt, moet Brussel Mobiliteit de werkzaamheden dan op eigen kosten laten uitvoeren?*

*Op welke manier worden de omwonenden bij de projecten betrokken? Werkte Brussel Mobiliteit een inspraakprocedure uit? Zo ja, wat houdt die in?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het stadsvernieuwingscontract (SVC), dat aanvankelijk niet de*

site propre pour les bus, ce qui a considérablement modifié la manière d'aborder le projet.

Un temps important a été consacré à l'étude d'impact du trajet de la ligne de tram dans la zone de Tour & Taxis. Le gouvernement est sur le point de valider cette étude visant à définir le meilleur itinéraire.

Pour l'étude des espaces publics du projet de la rue Picard, qui inclut un tronçon de la rue Vanderstichelen, étant donné le passage du tram, Bruxelles Mobilité a l'intention d'utiliser la centrale de marchés du plan de qualité paysagère et urbanistique. Le cahier des charges pour cette étude est en cours de relecture et elle devrait commencer à l'été 2021.

Pour le projet du Monument au travail, les étapes suivantes ont été réalisées ou sont en cours :

- la rencontre avec l'asbl Au bord de l'eau et visite de site avec le bureau d'études du projet de la passerelle cofinancée par le Fonds européen de développement régional (Feder) a eu lieu en 2020.

- deux études sont en cours de réalisation sur trois parcelles concernées par ce projet. Un avenant à la mission du bureau d'études chargé du projet de la passerelle cofinancée par le Feder est en cours pour le réaménagement de la parcelle sur le périmètre autour du Monument au travail ;

- une autre étude vise les parcelles sur la rive droite et du port.

<sup>2189</sup> Concernant le type de marché, Bruxelles Mobilité souhaite utiliser la centrale de marché du plan de qualité paysagère et urbanistique et réaliser un avenant à la mission de la passerelle cofinancée par le Feder pour favoriser la cohérence entre les projets situés sur le même périmètre d'intervention.

Pour la commande des travaux, le budget du CRU 1 pour le projet de la rue Picard sera affecté aux études et non pas aux travaux. À ce titre, le montant sera engagé dès le début de l'étude, en 2021, soit bien avant le délai de fin imposé par le CRU 1, à savoir mai 2023. Bruxelles Mobilité ne perdra donc pas le budget en question.

En ce qui concerne la participation, selon l'ordonnance relative aux CRU, le bénéficiaire des subsides, en l'occurrence Bruxelles Mobilité, dont l'estimation des travaux dépasse la moitié du seuil européen, doit organiser un processus de participation citoyenne.

Le programme prévoit :

- une phase d'information et de consultation des citoyens en vue de définir un diagnostic ;

- une phase de concertation/coconception sous forme d'ateliers participatifs ;

*hele Picardstraat omvatte, is sinds 2017 aanzienlijk gewijzigd. Daardoor is een andere aanpak nodig voor het project.*

*Er was tijd nodig om de impact van de tramlijn rond Thurn & Taxis te bestuderen. De regering keurt de studie naar de beste reisroute binnenkort goed.*

*Voor de Picardstraat wil Brussel Mobiliteit met de opdrachtcentrale van het Beeldkwaliteitsplan werken. De aanbesteding begint in de zomer van 2021 te lopen.*

*Voor de herinrichting van de site van het Monument voor de Arbeid vond overleg met een bewonersvereniging plaats. Daarnaast lopen er drie studies rond dat project.*

*Ook voor dat project wil Brussel Mobiliteit met de opdrachtcentrale werken.*

*Het budget van het SVC zal niet aan de werken, maar aan de studies worden besteed. Die starten in 2021, lang voor de opgelegde einddatum in mei 2023. Het budget gaat dus niet verloren.*

*Brussel Mobiliteit is verplicht om burgerinspraak te organiseren. Die bestaat uit een informatie- en raadplegingsronde, een overlegronde en een feedbackronde.*

*Voor de site van het Monument voor de Arbeid wordt de raadpleging van de omwonenden in het project voor de door het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling mee gefinancierde voetgangersbrug opgenomen.*

*Voor de studie naar de inrichting van de rechteroever en het perceel van de haven komen er eveneens inspraakmomenten.*

- et une phase de retour aux habitants avec la synthèse du processus et l'avancement de l'étude.

Pour le site du Monument au travail, la première consultation de l'asbl Au bord de l'eau sera intégrée au projet d'aménagement de la passerelle cofinancée par le Feder.

Concernant l'étude d'aménagement de la rive droite et de la parcelle du port, nous avons l'intention de lancer une participation citoyenne de coconception d'espaces de séjour.

Ce projet important va vraiment améliorer la qualité de l'espace public sur cet axe.

2189 **Mme Leila Agic (PS)**.- Il s'agit en effet de deux chantiers importants pour ces deux communes et pour la Région. Il est essentiel d'écouter les citoyens qui vivent dans ces quartiers et qui seront les premiers à bénéficier de ces aménagements.

- *L'incident est clos.*

2195 **QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE**

2195 **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,**

2195 **concernant "la collecte, le traitement et la valorisation de données liées à l'offre de services de mobilité en Région bruxelloise".**

2197 **M. Julien Uyttendaele (PS)**.- Lors de la précédente législature, mon groupe avait fortement insisté pour rendre obligatoire la transmission anonymisée des données des opérateurs de cyclopartage afin de pouvoir objectiver leur apport logistique à l'échelle du territoire régional. De la même manière, et afin de compléter la documentation statistique déjà transmise par les opérateurs publics en vertu des obligations qui leur incombent en matière d'ouverture des données, il nous semble essentiel que cette approche soit systématique et qu'elle englobe tous les opérateurs de transports actifs en Région bruxelloise, dès lors qu'ils ont recours à des outils numériques qui le permettent aisément.

C'est pourquoi il est essentiel que les opérateurs de plateformes numériques d'autopartage actives dans le secteur du transport rémunéré de personnes soient également intégrées et soumises aux mêmes dispositions. En conséquence, pour être cohérent et garantir la transmission de données statistiques pertinentes et exploitables, il faut une stratégie coordonnée relative à la production, à la transmission et à l'exploitation de données normalisées, qui englobe tous les opérateurs de transports présents en Région bruxelloise.

Cette stratégie doit dépasser le seul objectif d'une application à destination de l'utilisateur final, car la production de

**Mevrouw Leila Agic (PS)** *(in het Frans)*.- *Bij dergelijke ingrijpende projecten is het belangrijk dat u rekening houdt met de mening van de omwonenden.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE**

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

**betreffende "het verzamelen, verwerken en valoriseren van gegevens in verband met het aanbod van mobiliteitsdiensten in het Brussels Gewest".**

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** *(in het Frans)*.- *Al tijdens de vorige beleidsperiode drong de PS erop aan dat de gegevens van alle fietsdeelsystemen anoniem verzameld moesten worden. Dat systeem zou moeten worden uitgebreid naar alle vervoersoperatoren in het Brussels Gewest.*

*De digitale platformen van autodeelsystemen met betaald personenvervoer moeten er ook in opgenomen worden, onderworpen aan dezelfde bepalingen. Voor de coherentie en een vlotte doorstroming van bruikbare en adequate gegevens moet er ten slotte een gecoördineerde strategie komen om de gegevens van alle vervoersaanbieders in het hele gewest te verzamelen en te verwerken.*

*Weten wat de noden zijn, wat het vervoersaanbod precies is en waar eventuele mankementen zitten, is essentieel voor een goed mobiliteitsbeleid. Zo kunnen openbaar vervoer en privé-initiatieven ook maximaal op elkaar worden afgestemd en kan de openbare ruimte goed worden ingericht.*

*Zulke databanken beheren is een grote uitdaging. Daarom is het essentieel dat het ontwerp, gebruik en beheer ervan in handen is van de overheid.*

connaissances sur les besoins en déplacements, le niveau de l'offre et la détection de certaines carences est essentielle à la conduite des politiques de mobilité et à l'organisation de la complémentarité entre les offres de transports publics et de services privés. Elle est aussi fort précieuse pour l'aménagement du territoire et la gestion de l'espace public.

Compte tenu des enjeux stratégiques que présente la maîtrise de tels outils, il est essentiel que leur conception et leur usage ainsi que la gouvernance qui s'y rapporte soient pleinement supervisés et maîtrisés par les administrations publiques.

Pouvez-vous nous confirmer que la logique de partage des données imposée aux opérateurs publics et intégrée à l'arrêté d'exécution de l'ordonnance sur le cyclopartage sera bien étendue à tous les autres opérateurs de mobilité privés actifs en Région bruxelloise ? L'ordonnance relative à l'autopartage sera-t-elle revue à cet effet ?

Suivant la même logique, l'accord de majorité précise que les plates-formes numériques du secteur du transport rémunéré de personnes verront également leur agrément conditionné à des obligations d'ouverture des données. Compte tenu du cadre global et coordonné restant à mettre en place, ces dispositions seront-elles transposées dans chaque ordonnance, ou une ordonnance de portée générale englobant tous les opérateurs de mobilité est-elle prévue ?

Des protocoles ont-ils été établis concernant le type de données, leur format, les garanties d'anonymisation et leur fréquence de transmission ? Quand la Région disposera-t-elle d'un cadre opérationnel complet en la matière ?

<sup>2201</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Pour une meilleure mobilité, nous ne pouvons pas agrandir nos rues, mais nous pouvons certainement les rendre plus intelligentes. À cet égard, les données chiffrées sont essentielles et offrent de multiples possibilités.

La logique de partage des données qui s'impose aux opérateurs publics a été intégrée dans l'arrêté d'exécution de l'ordonnance cyclopartage. Elle sera évidemment étendue à l'ensemble des opérateurs de mobilité privés en Région bruxelloise. Une série de questions relatives à la mise en œuvre (types de données, niveaux de détail et d'agrégation, formats, niveaux de protection, définitions des "propriétaires", etc.) doivent encore être traitées.

Il est bien prévu de revoir la réglementation autopartage. L'enjeu des données constitue d'ailleurs une des raisons pour lesquelles cette révision est nécessaire.

La future ordonnance relative au transport régulier spécialisé tiendra compte de l'engagement du gouvernement de conditionner l'agrément des plates-formes numériques du secteur du transport rémunéré de personnes à des obligations d'open data. Quant au cyclopartage, un projet pilote a été mené avec succès avec une start-up visant à récolter, centraliser

*Kunt u ons bevestigen dat alle Brusselse private vervoersaanbieders binnenkort hun gegevens op dezelfde manier en onder dezelfde voorwaarden zullen moeten delen als de openbaarvervoersaanbieders en de deelfietsystemen?*

*Volgens het regeerakkoord moet dat ook gaan gelden voor digitale autodeelplatformen voor betaald personenvervoer. Daarvoor bestaat nog geen globaal kader, maar komt er binnenkort een ordonnantie waarin dat wordt geregeld?*

*Zijn er al protocollen ontwikkeld over de data, hoe de anonimiteit ervan verzekerd wordt en hoe frequent ze worden doorgestuurd?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Voor aanbieders van fietsdeelsystemen geldt al dat ze hun gegevens op dezelfde manier als de openbare aanbieders moeten delen. Dat zal uiteraard worden uitgebreid naar het hele privéaanbod aan mobiliteitsoplossingen. We moeten ons nog buigen over een hele reeks vragen in verband met die gegevens.*

*Ook de regelgeving rond autodelen moet worden herzien. In de toekomstige ordonnantie zullen ook de digitale platformen van de sector van betaald personenvervoer verplicht worden te werken met open data. Voor de deelfietsen was er al een succesvol proefproject van een start-up, die de gegevens van de operatoren verzamelde, centraliseerde en filterde.*

*We hebben een holistische kijk op de mobiliteit in Brussel nodig, waarin de verschillende vervoersalternatieven elkaar aanvullen en versterken. Het regelgevend kader rond mobility as a service (MaaS) waaraan Brussel Mobiliteit op dit moment werkt, moet een algemeen databeheer voor alle mobiliteitsaanbieders mogelijk maken.*

*Samen met het Internationaal Transportforum (ITF) werkt Brussel Mobiliteit daarnaast ook aan een project,*



et filtrer les données communiquées par les opérateurs de cyclopartage.

Une approche holistique du système de mobilité bruxellois telle que prônée dans le plan régional de mobilité (PRM) est également nécessaire afin d'assurer une meilleure cohérence, complémentarité et égalité de traitement entre les différents modes de déplacement. C'est la raison pour laquelle la démarche en cours au sein de Bruxelles Mobilité visant le développement d'un cadre réglementaire pour le développement de la mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS) en Région de Bruxelles-Capitale servira à déployer une gouvernance data globale pour l'ensemble de l'offre de mobilité.

En outre, Bruxelles Mobilité travaille sur le projet "Developing innovative mobility solutions in the Brussels-Capital Region" en partenariat avec les experts du Forum international des transports et grâce au financement de la direction générale de l'appui aux réformes structurelles (DG Reform) de la Commission européenne dans le cadre du Structural Reform Support Programme.

<sup>2203</sup> Des protocoles concernant le type de données, leur format, les garanties d'anonymisation et leur fréquence de transmission existent, en effet, pour certains modes de déplacement, mais les principes à appliquer dans le cadre du développement du projet MaaS à l'ensemble des acteurs sont en cours d'élaboration dans le cadre du projet cité ci-dessus.

S'agissant du cadre opérationnel complet, la démarche en partenariat avec l'International Transport Forum (ITF) s'achèvera en septembre 2021 avec une publication du rapport final à la fin de l'année. Les recommandations seront néanmoins déjà à la disposition de mon administration dans le courant de l'été. C'est sur cette base que seront déterminées les prochaines étapes : réglementation du projet MaaS, éventuelles révisions des réglementations d'auto- et de cyclopartage, implications dans la réglementation des transports rémunérés de personnes, etc. L'ambition est de définir a minima une gouvernance data pour l'ensemble du système de mobilité bruxellois pour la mi-2022. Dans les prochains mois, nous aurons certainement l'occasion de revenir sur les avancées de ce projet.

<sup>2205</sup> **M. Julien Uyttendaele (PS).** - Je suis rassuré d'entendre que tel est l'objectif du gouvernement. Il nous faut un cadre généralisé pour tous les opérateurs, tant publics que privés. Tous les opérateurs privés utilisent des applications, tous sont capables de transmettre ces données. Ils les transmettent d'ailleurs déjà certainement à Google ou à d'autres plates-formes multinationales. En tant qu'acteur public, nous devons rentrer dans le jeu. Si nous ne le faisons pas, Google et Microsoft débarqueront dans quelques années avec une solution clé sur porte, qui nous obligera à passer par eux.

Je me réjouis dès lors de l'objectif de mi-2022. Si je comprends bien, nous disposerons alors d'un transfert généralisé des données

*gefinancierd door de Europese Commissie, rond innovatieve mobiliteitsoplossingen.*

*Voor bepaalde vervoerswijzen bestaan er al protocollen over datatypes en -formaten, anonimisering en overdrachtfrequentie, maar we moeten de principes nog uitwerken die voor alle aanbieders zullen gelden binnen MaaS.*

*In september 2021 loopt het project met het ITF af. Eind dit jaar verschijnt het eindrapport, maar mijn administratie krijgt de aanbevelingen al deze zomer in handen. Op basis daarvan bepalen we de volgende stappen: regelgeving rond MaaS, een eventuele herziening van de regelgeving rond auto- en fietsdelen, gevolgen voor het betaald personenvervoer enzovoort. Tegen midden 2022 willen we de minimumvereisten inzake databeheer voor alle Brusselse mobiliteitsspelers vastgelegd hebben.*

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans). - *We hebben dringend een algemeen kader nodig. Al die privéaandieners werken digitaal: ze kunnen hun gegevens gemakkelijk doorsturen. Als overheid moeten we nu in de arena komen. Anders bestaat het gevaar dat Google en Microsoft, die vast nu al data doorgestuurd krijgen van de platformen, ons over enkele jaren op de knieën dwingen met een pasklare oplossing.*

*Begrijp ik goed dat tegen midden 2022 alle Brusselse mobiliteitsaanbieders hun gegevens aan elkaar moeten doorgeven?*

de tous les opérateurs privés au niveau de la mobilité à Bruxelles.  
Le confirmez-vous ?

2205 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Oui, tous les opérateurs seront en principe concernés, en vertu d'une approche beaucoup plus holistique.

2205 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- En ce compris toutes les plateformes numériques telles qu'Uber ?

2205 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En effet, tel est notre objectif.

- *L'incident est clos.*

2215 **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

2215 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,**

2215 **concernant "l'enquête de satisfaction auprès des usagers de la STIB pour l'année 2020".**

2217 **M. David Weytsman (MR).**- La STIB a publié les résultats de l'enquête menée fin 2020 auprès de ses usagers. Selon les résultats enregistrés, la société obtient un score de 7,3 points sur dix, soit un progrès par rapport à 2018 et 2019, où le score était de 7,1 sur dix. Félicitations, donc, aux équipes de la STIB et à vous-même pour cette progression dont nous ne pouvons que nous réjouir.

J'aimerais mieux connaître la méthodologie utilisée et la comparer à celle de l'année précédente. Je suppose que vous soutiendrez davantage cette méthodologie que d'autres dont il a été question tout à l'heure.

Le questionnaire présenté en 2020 comportait-il des questions différentes par rapport à l'enquête se rapportant à 2019 ? L'idéal serait peut-être de nous envoyer tous ces documents, si vous les avez en votre possession. Dans l'affirmative, pourquoi certaines questions ont-elles été modifiées ?

Combien de personnes ont-elles répondu spontanément en 2019 et en 2020 ?

Combien de contacts l'agence chargée de l'enquête a-t-elle pris en 2019 et en 2020 ?

Quelles sont les questions ayant obtenu le score le plus faible et le score le plus élevé ? J'aimerais comprendre ce qui réjouit et ce qui inquiète le plus le Bruxellois.

Convient-il de tirer d'autres enseignements de l'enquête de 2020 ?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (*in het Frans*).- *Ja, zo'n holistische benadering is het streefdoel.*

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** (*in het Frans*).- *Inclusief digitale platformen zoals Uber?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (*in het Frans*).- *Dat is onze bedoeling, ja.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG 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 tevredenheidsenquête bij de MIVB-gebruikers voor het jaar 2020".**

**De heer David Weytsman (MR)** (*in het Frans*).- *Volgens de tevredenheidsenquête van eind 2020 krijgt de MIVB een score van 7,3 op 10, een verbetering ten opzichte van 2018 en 2019. Felicitaties voor de MIVB-teams en uzelf zijn dus op hun plaats.*

*Werden er tijdens de enquête van 2020 andere vragen gesteld dan in 2019? Hoeveel mensen namen in 2019 en 2020 spontaan aan de enquête deel? Hoeveel mensen heeft het enquêterende bedrijf gecontacteerd? Welke vragen leverden de laagste en welke de hoogste score op? Vallen er nog andere lessen te trekken uit de recentste enquête? Vallen bepaalde variaties toe te schrijven aan de coronacrisis?*

Les variations sur certains postes par rapport à l'année précédente sont-elles dues à la crise sanitaire vécue en 2020 ?

2219 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le questionnaire présenté en 2020 comportait des différences par rapport à celui se rapportant à l'année 2019.

La STIB a rajouté une question sur l'effet de la crise sanitaire : "Comment la crise sanitaire a-t-elle impacté votre expérience de voyage avec la STIB ?"

L'enquête étant très longue, certaines questions ont été supprimées :

- une question sur l'intérêt des clients de la STIB pour le produit mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS) ;

- une question sur l'évolution de l'image de la STIB, qui dispose d'une étude dédiée à ce sujet, ainsi que la question ouverte qui suivait cette question et permettait de développer la réponse à la question précédente ;

- une question qui énumérait la liste des lignes que la personne emprunte et sur lesquelles elle a été confrontée à des chantiers.

Au total, 6.517 personnes ont répondu au volet en ligne de l'étude 2020, contre 8.437 personnes en 2019.

Pour le volet téléphonique de l'étude, 2.000 personnes ont répondu en 2020, contre 1.914 personnes en 2019.

Les cinq indicateurs qui obtiennent les scores les plus faibles sont :

- les fréquences entre 24h et 3h du matin ;
- le sentiment de sécurité en soirée en station ;
- l'information en cas de perturbation imprévue ;
- les correspondances en soirée ;
- les correspondances le week-end.

Les cinq indicateurs qui obtiennent les scores les plus élevés sont :

- l'expérience d'achat en ligne ;
- l'expérience d'achat dans une agence commerciale ;
- l'expérience d'achat à un automate de vente ;
- l'affichage du temps d'attente dans les stations de métro ;
- le style de conduite des conducteurs de métro.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De MIVB heeft een vraag over de impact van de coronacrisis op de reiservaring aan de enquête toegevoegd. De volgende vragen werden geschrapt omdat het een erg lange enquête was:*

- een vraag over de interesse van MIVB-reizigers voor mobility as a service (MaaS);

- een vraag over de evolutie van het MIVB-imago;

- een vraag met een opsomming van de lijnen die de respondent neemt en waar werken werden uitgevoerd.

*Alles samen namen 6.517 mensen deel aan het onlinegedeelte van de enquête, tegenover 8.437 in 2019. Telefonisch waren er 2.000 respondenten, tegenover 1.914 in 2019.*

*De slechtste scores zijn er voor:*

- de frequentie tussen middernacht en 3 uur;
- het avondlijke onveiligheidsgevoel in stations;
- aansluitingen tijdens de avonduren;
- aansluitingen tijdens het weekend.

*De hoogste scores krijgt de MIVB voor:*

- de online aankoopervaring;
- de aankoopervaring in een verkooppunt;
- de aankoopervaring aan een automaat;
- de aanduiding van de wachttijd in metrostations;
- de rijstijl van metrobestuurders.

*De grootste vooruitgang is er voor de MIVB-klantendienst, waarvan de aanwezigheid via diverse kanalen tijdens de coronacrisis erg op prijs werd gesteld.*

*De tevredenheid over de netheid bij haltes stagneert, terwijl die in voertuigen en stations er net op vooruit gaat.*

*Ook de beschikbaarheid van roltrappen gaat er sterk op vooruit.*

Parmi les autres enseignements dégagés de l'enquête 2020, la plus forte progression concerne le service clientèle de la STIB, qui indique que la disponibilité de ce service et l'attention apportée aux clients à travers les différents canaux a été appréciée pendant la crise sanitaire liée au Covid-19.

Nous notons que la satisfaction à l'égard de la propreté aux arrêts stagne, tandis que l'on observe une nette amélioration de la propreté dans les véhicules de la STIB et dans les stations, à la suite des importants efforts consentis par la STIB dans ce domaine.

La disponibilité des escalators en station connaît également une nette amélioration.

2221 L'étude met en évidence une hausse du niveau de satisfaction générale des clients ayant utilisé les services de la STIB pendant les douze derniers mois, et particulièrement durant la crise sanitaire. Le fait de maintenir le service avec des fréquences comparables à celles d'avant la crise a été apprécié.

L'évolution de la satisfaction est encore plus prononcée pour les modes de transports les plus influencés par la crise sanitaire : le métro, avec la diminution de l'affluence dans les véhicules, principalement en heure de pointe, et le bus, en raison d'une diminution de la congestion urbaine et de ses inconvénients sur la circulation des transports en commun.

La manière dont la STIB a répondu aux nombreux défis engendrés par la crise sanitaire a été évaluée positivement par les clients. Je saisis d'ailleurs cette occasion pour remercier encore tous ceux qui ont participé à ce succès ! Celui-ci n'est pas le fruit du hasard, mais le résultat d'investissements continus et, surtout, du travail d'une équipe et d'employeurs qui mettent tout en œuvre pour que la STIB soit la meilleure entreprise de transports en commun en Belgique.

2223 **M. David Weytsman (MR).**- Je m'étonne de la suppression de la question sur le projet mobility as a service (MaaS) vu les objectifs politiques du gouvernement bruxellois ainsi que les critiques au sein de la majorité et de la commission sur la mise en œuvre de ce projet.

Dans cette commission, nous sommes nombreux à souligner la problématique de la fréquence insuffisante et du sentiment d'insécurité. Le gouvernement se penche également sur le sujet.

Nous continuerons à vous interroger sur le sujet et nous vous invitons à poursuivre les investissements nécessaires sur ces deux points, pointés comme les maillons faibles dans l'enquête.

L'année 2020 a certes été particulière, pour tous les Bruxellois comme pour les équipes de la STIB. Le taux de satisfaction devra être mesuré principalement en 2021 et 2022, en espérant que cette dernière sera l'année du retour à la normale.

Même si nous avons des appréciations différentes sur les mesures qui auraient pu être mises en place pour augmenter encore les

*Uit de enquête blijkt dat de algemene tevredenheid toeneemt bij reizigers die de voorbije twaalf maanden gebruik maakten van de MIVB. Vooral het feit dat de frequentie tijdens de pandemie niet werd verlaagd, kon op goedkeuring rekenen.*

*De tevredenheid nam het sterkst toe in verband met de metro, die vooral tijdens de spits minder druk was, en de bus, die minder vaak in de file stond.*

*De manier waarop de MIVB de talloze uitdagingen in verband met de coronacrisis aanpakte, werd door reizigers als positief ervaren.*

**De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).**- *Het verbaast me dat de vraag over MaaS werd geschrappt.*

*In deze commissie is de ontoereikende frequentie en het onveiligheidsgevoel meermaals aangekaart. Ook de regering buigt zich erover. Blijf vooral investeren in beide prioriteiten.*

*2020 was een vreemd jaar. Vooral in 2021 en 2022 doet de tevredenheid ertoe, in de hoop dat dan alles weer normaal wordt.*

*Kunnen we de resultaten van de enquête ergens raadplegen? Ik neem aan dat niet alle gegevens openbaar zijn?*

fréquences à la STIB ou améliorer la sécurisation durant cette crise, vous avez raison de souligner le travail des équipes. Nous avons déjà pu l'exprimer, notamment dans le plan que nous avons déposé, et je m'associe à vos félicitations.

Pouvons-nous avoir accès à la ventilation de cette enquête, afin de l'examiner en détail ? J'imagine que certains éléments sont publics et d'autres non. Nous pourrions ainsi concentrer notre travail, majorité et opposition, sur les points considérés comme les plus problématiques dans cette enquête.

2225 **Mme la présidente.-** Il s'agit d'une bonne idée, M. Weytsman, mais pourquoi ne serait-ce pas public ?

2225 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** S'ils sont publics, ce que je crois, je transmettrai les documents à la commission.

2225 **Mme la présidente.-** S'ils ne sont pas publics, ils devront être transmis au secrétaire de la commission sous le sceau de la confidentialité.

2225 **M. David Weytsman (MR).-** Les analyses de la STIB et les agrégats de données par chapitre sont publics. Je n'aurais toutefois pas trouvé les détails que vous venez de nous donner pour 2018, 2019 ou 2020 dans ces documents. Or il serait intéressant que nous disposions de l'intégralité de la liste, des questions posées et des résultats.

- *L'incident est clos.*

2239 **QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

2239 **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,**

2239 **concernant "les avancées relatives au choix de localisation d'une gare routière internationale".**

2241 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).-** Mme la ministre, en octobre dernier, un article de presse avait annoncé que la future gare routière internationale ne s'implanterait pas sur le site de l'hôpital Érasme. Je vous avais alors interrogée sur le sujet en commission et vous aviez démenti cette affirmation, précisant que le projet n'était pas abandonné. Malgré le risque que l'implantation d'une gare routière à cet endroit entrave l'ambition de développement d'un nouveau quartier comprenant logements, résidences universitaires et infrastructures collectives - et ce, à proximité de la plus vaste zone verte de l'ouest de Bruxelles, à savoir Neerpede -, vous aviez précisé que le projet n'était selon vous pas incompatible avec un programme urbain, mais que cela dépendrait notamment des choix politiques relatifs à la densification de la zone.

La commune d'Anderlecht ayant émis un avis négatif sur le projet, vous aviez également précisé que les discussions devaient

**Mevrouw de voorzitter.-** Dat is een goed idee, maar waarom zouden de resultaten niet openbaar zijn?

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).-** Als ze openbaar zijn, zal ik ze aan de commissie laten bezorgen.

**Mevrouw de voorzitter.-** Als ze niet openbaar zijn, moeten ze als vertrouwelijke documenten naar het commissiesecretariaat worden gestuurd.

**De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).-** De analyses van de MIVB en de samengestelde gegevens per hoofdstuk zijn openbaar. In die documenten staan echter geen details.

- *Het incident is gesloten.*

**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 vorderingen bij de keuze van de locatie voor een internationaal busstation".**

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).-** In oktober berichtte de pers dat het toekomstige internationale busstation op de site van Erasmusziekenhuis zou komen. In commissie ontkende u dat evenwel. Volgens u was het project niet verenigbaar met de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk en het behoud van het groene karakter van de Neerpedezone en zou alles afhangen van de politieke keuzes over de verdichting van de zone. Bovendien zouden de discussies met de gemeente Anderlecht, die een negatief advies over het project had uitgebracht, worden hervat.

*Heeft uw kabinet nieuwe analyses uitgevoerd? Omvatten die een effectenstudie over de economische, ecologische en landschappelijke impact van het project?*

*Zijn de discussies met de gemeente Anderlecht hervat? Hebt u het alternatief van Anderlecht om het busstation aan de*

reprendre prochainement. Dès lors, quels sont les résultats, ou du moins les avancées, des nouvelles analyses effectuées par votre cabinet ? Ces analyses comprennent-elles notamment des études d'incidences relatives aux éventuelles conséquences économiques, environnementales et paysagères de ce projet ?

Les discussions avec la commune d'Anderlecht ont-elles repris ? L'autre solution proposée par la commune, à savoir la zone du boulevard Industriel, qui serait alors couplée avec la création d'une nouvelle ligne de tram depuis la gare du Midi, a-t-elle été étudiée ? Les possibilités d'implantation de cette gare routière à d'autres endroits, tels que les sites du Centre d'enseignement et de recherches des industries alimentaires et chimiques (Ceria), de Delta et de l'institut Jules Bordet continuent-elles à être envisagées ?

Dans la mesure où le choix de l'hôpital Érasme dépendrait notamment des choix politiques relatifs à l'aménagement de la zone, quel est l'état des discussions avec vos collègues chargés de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme ?

Vous aviez par ailleurs précisé que la réflexion sur la probabilité d'une deuxième gare routière devait se faire compte tenu des analyses des besoins du secteur des autocars. Comment les discussions avec le secteur ont-elles évolué depuis lors ? L'option de la création de deux gares routières a-t-elle été tranchée ?

<sup>2243</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En ce qui concerne le dossier de la gare routière sur le site de l'hôpital Érasme, nous avons travaillé sur d'autres solutions pour le déménagement temporaire de la gare routière de la gare du Nord, qui ne sera plus accessible durant les travaux de démolition et de reconstruction du centre de communication Nord (CCN).

En octobre 2020, Bruxelles Mobilité a confié au bureau d'études BRAT une mission visant à définir un site couvert ou à l'air libre capable d'accueillir cinq emplacements pour autocars, à proximité de la gare du Nord. Quatorze sites ont été analysés en fonction de la faisabilité, de l'impact sur la mobilité, de l'accessibilité, de l'incidence environnementale et des aspects humains. De cette analyse, il est ressorti que deux sites pouvaient convenir à l'installation de cette gare routière provisoire : la partie nord du boulevard Albert II et la berme centrale du boulevard Simon Bolivar.

Après la prise de contact avec les services urbanisme des communes concernées - la Ville de Bruxelles et Schaerbeek - et des rencontres avec perspective.brussels et Bruxelles Urbanisme et patrimoine (BUP), il a été décidé que le site le plus prometteur était celui situé boulevard Albert II. Bruxelles Mobilité est en train de préparer le dossier technique pour la réalisation de cette gare routière provisoire et les travaux devraient débuter en septembre 2021 afin de permettre une exploitation pour la fin de l'année.

Vu les délais, la priorité en matière de ressources va à l'organisation de la phase temporaire. Toutefois, nous envisageons également, par le biais d'un bureau d'études, une

*Industrielaan te bouwen en via een nieuwe tramlijn met het Zuidstation te verbinden, bestudeerd? Zijn er nog andere sites als Coovi, Delta of Bordet in de running?*

*Hoever staan de discussies met de minister van Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw over de ontwikkeling van de zone?*

*Tot slot, is er al een beslissing genomen over een tweede busstation dat volgens u gelet op de behoeften van de sector nodig zou zijn?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *We zoeken momenteel naar een oplossing voor het busstation aan het Noordstation tijdens de afbraak en heropbouw van het Communicatiecentrum Noord (CCN).*

*In oktober 2020 gaf Brussel Mobiliteit het studiebureau BRAT de opdracht om in de omgeving van het Noordstation een overdekte of open site te zoeken met plaats voor vijf reisbussen. BRAT onderzocht de haalbaarheid van veertien sites. Op basis van die analyse kwamen twee sites in aanmerking voor het tijdelijke busstation: het noordelijke gedeelte van de Albert II-laan en de middenberm van de Simon Bolivarlaan.*

*Na overleg met de stedenbouwkundige diensten van de gemeenten Brussel-Stad en Schaerbeek, perspective.brussels en Brussel Stedenbouw en Erfgoed werd voor de site op de Albert II-laan gekozen. Brussel Mobiliteit bereidt nu het technisch dossier voor. De werken zullen in september 2021 starten en zouden tegen het einde van het jaar klaar moeten zijn*

*Gezien de deadline gaat de prioriteit naar een tijdelijke oplossing, maar we zullen ook samen met een studie bureau naar een andere oplossing voor de Erasmussite zoeken, bij voorkeur dichtbij een spoorwegstation.*

autre solution pour le site de la station Érasme. Effectivement, le site identifié en 2017 dans l'étude de perspective.brussels est remis en question par les opérateurs d'autocars et suscite des inquiétudes auprès des riverains et de la commune.

La commune et le collège d'Anderlecht nous ont fait part de leurs craintes, et nous proposons de procéder à une nouvelle étude afin d'évaluer si d'autres solutions sont possibles. L'installation de la gare routière à proximité d'une gare ferroviaire serait souhaitable dans ce contexte. Je ne peux pas donner davantage de détails car le travail est en cours.

2245 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Quand aurons-nous un retour d'information par rapport à cette étude sur les solutions de remplacement ? Je préférerais ne pas devoir vous interroger tous les trois mois à ce sujet. C'est un exercice fastidieux et pas particulièrement productif.

2245 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'étude sur le volet temporaire a été réalisée. Pour le volet définitif, l'étude doit encore démarrer. Je ne peux donc pas vous donner de délai actuellement, mais cela ne saurait tarder, car je sais que la commune d'Anderlecht attend une réponse de ma part.

2245 **Mme la présidente.**- Vous risquez d'avoir une question dans trois mois.

2245 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Quelles que soient mes réponses, des questions reviennent tous les trois mois. M. Van Goidsenhoven est connu pour être très lié aux intérêts anderlechtois. Cette gare routière ayant des répercussions sur la commune d'Anderlecht, je ne doute pas qu'il me reposera des questions dans le futur, mais j'y répondrai volontiers.

- *L'incident est clos.*

2259 **QUESTION ORALE DE MME LEILA AGIC**

2259 **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,**

2259 **concernant "les campagnes de sensibilisation menées en collaboration avec des influenceurs bruxellois".**

2261 **Mme Leila Agic (PS).**- Bruxelles Mobilité a lancé une campagne de sensibilisation nommée Barlos afin de sensibiliser les jeunes et les moins jeunes aux risques de la conduite sous influence. La consommation d'alcool, de drogues et de médicaments a, en la matière, des effets néfastes, que ce soit en voiture, à vélo ou à trottinette.

Ce comportement à haut risque est surtout le fait d'hommes âgés de 18 à 30 ans. En 2019, l'alcool et la drogue étaient responsables de 11 % des accidents à Bruxelles ; en Belgique, 25 % des tués sur la route étaient des jeunes. La campagne Barlos menée par Bruxelles Mobilité a pour but de rappeler que les contrôles

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).*- *Wanneer zal die studie klaar zijn?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *De studie over de tijdelijke oplossing is afgerond, maar de studie over de definitieve oplossing moet nog van start gaan. Dat zal wellicht niet lang meer duren, aangezien de gemeente Anderlecht op een antwoord wacht.*

**Mevrouw de voorzitter.**- U mag zich binnen drie maanden aan een nieuwe vraag verwachten.

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Aangezien het busstation een impact op de gemeente Anderlecht heeft, twijfel ik er niet aan dat de heer Van Goidsenhoven hierop zal terugkomen.*

- *Het incident is gesloten.*

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

betreffende "de bewustmakingscampagnes uitgevoerd in samenwerking met Brusselse influencers".

**Mevrouw Leila Agic (PS)** *(in het Frans).*- *Brussel Mobiliteit organiseerde een bewustmakingscampagne rond rijden onder invloed.*

*Vooraf mannen tussen achttien en dertig jaar vertonen dergelijk risicogedrag. In 2019 was er bij 11% van de verkeersongevallen in Brussel sprake van alcohol- of druggebruik. Jongeren maakten 25% van de Belgische verkeersdoden uit. Brussel Mobiliteit wijst in zijn campagne op de talrijke controles, de doeltreffende testen en de hoge boetes.*

sont nombreux, les tests efficaces et les sanctions sévères, particulièrement pour les jeunes conducteurs, les récidivistes et en cas d'accident entraînant des lésions corporelles.

Afin de toucher les jeunes, Bruxelles Mobilité a recruté quatre influenceurs bruxellois : Kody, Martha Da'ro, Mourade Zeguendi et Silent Jill. Avec leur aide, VO Citizen a créé une fausse série policière afin de toucher la génération dite Netflix. Ces vidéos ont été diffusées sur les réseaux sociaux et sur YouTube. En parallèle, une campagne d'affichage a été mise en place sur les espaces de JCDecaux et les bus de la STIB. Les résultats sont les suivants :

- 44 publications dans la presse ;
- une durée de visionnage de plus de 80 %, chiffre assez exceptionnel ;
- 278.553 personnes touchées sur Facebook et quasiment autant sur Instagram ;
- 22.250 visiteurs uniques sur le site barlos.be au 12 août 2020.

Bruxelles Mobilité a également fait appel à une influenceuse sur un autre sujet : une campagne récente met en scène Silent Jill, qui sensibilise les usagers de la route à l'importance de la zone 30. Dans cette vidéo publiée sur Instagram, on peut apercevoir sa fille de 10 ans se rendant seule à l'école, équipée d'une caméra.

<sup>2263</sup> L'influenceuse commente le chemin qu'emprunte sa fille dans les rues en zone 30 et se déclare plus rassurée de voir sa fille aller seule à l'école depuis l'instauration de la zone 30.

Les résultats de ce nouveau type de campagne semblent bons pour atteindre un public cible relativement jeune. Est-ce que d'autres campagnes intégrant des influenceurs et influenceuses sont prévues ou pourraient l'être prochainement ?

Jugez-vous utile que d'autres moyens et médias soient toujours mobilisés pour atteindre les autres publics ? Quelle est la stratégie retenue à cet égard ? Comment votre administration procède-t-elle pour évaluer l'opportunité et l'effet de ces campagnes de sensibilisation ?

Vous inspirez-vous d'approches similaires déployées dans les autres Régions ou à l'étranger ?

Quelles sont les instances, organismes ou associations généralement consultés pour paramétrer ces campagnes ?

Quels sont les thèmes et sujets retenus pour les prochaines campagnes de sensibilisation ? Quand seront-elles déployées ?

<sup>2265</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je me réjouis, Mme Agic, que la campagne Barlos vous ait plu. Elle a en effet

*Om ook de jongeren te bereiken, schakelde Brussel Mobiliteit vier influencers in. Die maakten samen met VO Citizen een neppolitiereeks die via sociale media en YouTube werd verspreid. Tegelijkertijd liep er aan de bushaltes een affichecampagne.*

*Daarnaast schakelde Mobiliteit Brussel eveneens een influencer in om weggebruikers bewust te maken van het belang van de zone 30.*

*Met dergelijke campagnes wordt een relatief jong publiek bereikt. Komen er nog campagnes waarbij influencers betrokken zijn?*

*Acht u de overige middelen nog nuttig om andere doelgroepen te bereiken? Wat is uw strategie op dat vlak? Hoe evalueert u het effect van de bewustmakingscampagnes?*

*Haalde u het idee bij andere gewesten of in het buitenland?*

*Met welke instellingen of verenigingen overlegt u over de campagnes?*

*Wat zijn de thema's voor toekomstige campagnes? Wanneer komen die er?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *De bewustmakingscampagne van Brussel Mobiliteit was een groot succes bij de doelgroep.*



rencontré un vif succès, et plus particulièrement auprès de sa cible, formée par les 18-30 ans.

Quand une thématique porte sur des comportements propres aux jeunes, la possibilité de travailler avec des influenceurs est analysée en priorité. Mon administration étudie d'ailleurs des propositions en ce sens en vue des prochaines actions de prévention routière, qui porteront sur la distraction au volant, à vélo, à scooter, etc.

Il importe de bien examiner les coûts et bénéfices attendus. S'il est essentiel d'attirer l'attention, il s'agit également de diffuser un message clair et rapidement compréhensible par le public cible, comme cela a été le cas de la campagne Barlos, dont l'objectif était de montrer qu'il est asocial de se déplacer sous influence et que ce comportement est fortement contrôlé.

Pour les campagnes de sensibilisation à la mobilité active ou à la multimodalité, lorsque les jeunes forment l'un des publics cibles de la campagne, il est prévu de travailler avec des influenceurs.

Chaque action, chaque campagne fait l'objet d'une étude du meilleur "bouquet médias" possible en fonction du public visé. Même pour un public jeune, d'autres supports de communication sont utilisés. Ainsi, mon administration travaille à l'élaboration de produits adaptés aux écoles secondaires, notamment des fiches pédagogiques sur la vitesse, la distraction, etc., pour la rentrée 2021. Ces produits ne visent pas directement les jeunes, mais évidemment les enseignants, qui sont un relais essentiel.

Nous concevons également des jeux de type "Code de la route", qui peuvent être utilisés en ligne par tout conducteur. Ainsi, un jeu sur le masque de visibilité a fait l'objet d'une communication à l'attention des auto-écoles. L'idée est d'offrir un outil rapidement utilisable dans ces centres d'apprentissage afin de prévenir les accidents dus au masque de visibilité, qui empêchent les conducteurs de voir les véhicules mal stationnés, par exemple.

Dans tous les cas, l'objectif est d'attirer l'attention du public cible et de lui transmettre un message de prévention adapté qui correspond aux risques routiers.

<sup>2267</sup> En fonction de l'analyse des chiffres des accidents, des objectifs de mobilité du plan régional de mobilité, des stratégies élaborées dans le cadre du plan d'actions régional de sécurité routière et en lien avec les objectifs européens, qui, pour rappel, visent tous "zéro tué et blessé grave" - objectif également repris dans notre déclaration de politique gouvernementale -, mes services déterminent les thèmes principaux à exploiter sur le plan de la sensibilisation.

Pour 2021, les thèmes sont les masques de visibilité, la protection des motards, la vitesse, la distraction, l'influence - alcool et drogues -, l'accroissement des capacités routières piétonnes et cyclistes des enfants, ainsi que la visibilité des usagers vulnérables. Sur la base de cette stratégie, le prestataire propose les options les plus adéquates possibles. La vitesse, les masques

*Voor campagnes die hoofdzakelijk voor jongeren bedoeld zijn, onderzoek ik steeds de mogelijkheid om met influencers te werken, uiteraard rekening houdend met de kosten en de baten.*

*Bij elke actie of campagne wordt nagegaan welke de beste verspreidingskanalen zijn om de doelgroep te bereiken. Ook voor jongerencampagnes worden nog andere communicatiemiddelen gebruikt. Momenteel werkt Brussel Mobiliteit bijvoorbeeld aan materiaal voor middelbare scholen, dat tegen september 2021 klaar moet zijn. De internetgame "Wegcode" wordt dan weer gepromoot via de autorijsscholen.*

*Het is steeds de bedoeling om een preventieve boodschap over de risico's in het verkeer over te brengen aan de doelgroep.*

*Brussel Mobiliteit bepaalt de thema's voor de bewustmakingscampagnes op basis van het aantal verkeersongevallen, de doelstellingen uit het gewestelijk mobiliteitsplan en de Europese doelstellingen.*

*De thema's voor 2021 zijn slechte zichtbaarheid, bescherming van motorrijders, snelheid, afleiding, rijden onder invloed, een grotere verkeerskennis bij kinderen en de zichtbaarheid van kwetsbare weggebruikers. Daarnaast komen er campagnes over het te voet afleggen van korte afstanden, de stad 30, de Week van de Mobiliteit en ter promotie van de fiets.*

de visibilité et la protection des motards ont déjà été traités cette année.

En ce qui concerne la mobilité active et la multimodalité, une première campagne générique sur la marche pour les courtes distances, une campagne d'adhésion à la ville 30, la campagne de la semaine de la mobilité, ainsi que des activations et campagnes de promotion du vélo - Bike Repair Day, etc. - sont prévues cette année.

Le plan de communication annuel de prévention routière est établi au mois de novembre de l'année précédant sa mise en action. Il est ensuite communiqué aux instances qui peuvent y avoir un intérêt ou y collaborer, à savoir Bruxelles Prévention et sécurité, les zones de police, les membres de la plate-forme opérationnelle de la police fédérale de la Région de Bruxelles-Capitale, ainsi que la police fédérale à travers son centre d'expertise Centrex.

Dans le cadre du thème de la sécurité routière, la prochaine campagne axée sur la distraction sera lancée très prochainement. Quant à la sensibilisation à la mobilité active, une première campagne sur la marche a été lancée le 4 mai.

Comme vous l'avez souligné dans votre question, nous disposons des analyses quantitatives liées à nos actions (nombre d'impressions, de vues, durée du temps de vision, etc.). Par contre, nous ne disposons pas encore d'une analyse d'incidences de nos actions sur les changements d'attitude des usagers à l'égard de la sécurité routière, de la mobilité active ou de la multimodalité. À cette fin, mes services sont en train de préparer un marché qui sera publié, et donc attribué, avant la fin de cette année.

<sup>2269</sup> Ces études nous permettront de valoriser encore mieux les techniques qui fonctionnent.

Mes services sont en contact régulier avec nos homologues flamand - la Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) - et wallon - l'Agence wallonne de la sécurité routière (AWSR) - afin de comparer les campagnes et d'identifier les actions qui fonctionnent et celles qui ne fonctionnent pas. Les collaborations sont d'ailleurs très étroites, notamment pour l'édition des émissions Contacts et Kijk Uit, qui sont des productions communes à la Flandre, la Wallonie et la Région de Bruxelles-Capitale, en collaboration avec la police fédérale. Mes services disposent également des publications de l'Institut Vias et, le cas échéant, consultent ce dernier ainsi que le service public fédéral (SPF) Mobilité et transports.

Enfin, mes services participent à différents groupes de travail internationaux et reçoivent les recommandations et demandes des citoyens et autres acteurs du secteur, notamment par le biais des rapports des états-généraux de la sécurité routière. Par ailleurs, le prestataire de services spécialisé en communication apporte également son expertise. Enfin, mes services présentent

*Het jaarlijkse communicatieplan over verkeerspreventie wordt in november voor het volgende jaar opgesteld. Daarna wordt het meegedeeld aan alle belanghebbende instellingen.*

*De campagne rond afleiding op de weg start binnenkort. De campagne rond actief weggebruik loopt sinds 4 mei.*

*Ik beschik over kwantitatieve gegevens over de campagnes, maar nog niet over informatie betreffende de impact van de acties. De openbare aanbesteding zal voor eind 2021 worden uitgeschreven.*

*Brussel Mobiliteit overlegt regelmatig met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde en het Agence wallonne de la sécurité routière over de efficiëntie van campagnes en acties. Daarnaast is ook overleg met Vias Institute of de FOD Mobiliteit en Vervoer mogelijk.*

*Het agentschap is vertegenwoordigd in internationale werkgroepen en ontvangt aanbevelingen en vragen van burgers en andere spelers uit de sector. Daarnaast kan het rekenen op de expertise van de communicatiedienstverlener. Ten slotte overlegt het en werkt het samen met de politie voor de verkeerscampagnes.*

régulièrement les campagnes aux services de police afin de récolter leurs avis et solliciter leur collaboration.

<sup>2271</sup> **Mme Leila Agic (PS)**.- Je suis en effet dans la tranche d'âge visée par les campagnes sur les réseaux sociaux et je les trouve très intéressantes.

La promotion de la zone 30 dans les stories postées par Silent Jill sur Instagram et qui mettent sa fille en scène au quotidien sont beaucoup plus touchantes qu'une photo sur une affiche publicitaire, avec laquelle on entretient moins de liens affectifs. J'encourage les autres ministres à élaborer, eux aussi, des campagnes avec les influenceuses et les influenceurs dans leurs domaines respectifs. Les chiffres de la campagne Barlos montrent que les cibles sont touchées. On ne sait pas encore si cette initiative induit de réels changements de comportement, mais je pense qu'elle peut y contribuer. Je vous encourage à continuer dans ce sens avec votre administration.

- *L'incident est clos.*

**Mevrouw Leila Agic (PS)** (*in het Frans*).- *Ik vind de campagnes op de sociale media erg interessant. Ik moedig alvast de andere regeringsleden aan om eveneens met influencers te werken om jongeren te bereiken, ook al is het nog niet duidelijk of dat echt tot gedragsverandering zal leiden.*

- *Het incident is gesloten.*