PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT

Integraal verslag van de interpellaties en de vragen

Compte rendu intégral des interpellations et des questions

Commissie voor de Mobiliteit,

belast met het Openbaar Vervoer, de Openbare Werken en de Verkeersveiligheid

Commission de la mobilité,

chargée des transports publics, des travaux publics et de la sécurité routière

VERGADERING VAN

DINSDAG 22 MAART 2022

RÉUNION DU

MARDI 22 MARS 2022

ZITTING 2021-2022

SESSION 2021-2022

Afkortingen en letterwoorden	*Sigles et abréviations*
bbp - bruto binnenlands product	PIB - produit intérieur brut
BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry	BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry
Cocof - Franse Gemeenschapscommissie	Cocof - Commission communautaire française
DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp	Siamu - Service d'incendie et d'aide médicale urgente
FOD - Federale Overheidsdienst	SPF - service public fédéral
Forem - Waals tewerkstellingsagentschap	Forem - Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi
GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie	Cocom - Commission communautaire commune
KMO - kleine en middelgrote ondernemingen	PME - petites et moyennes entreprises
MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel	STIB - Société de transport intercommunal bruxellois
ngo - niet-gouvernementele organisatie	ONG - organisation non gouvernementale
NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	SNCB - Société nationale des chemins de fer belges
OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn	CPAS - centre public d'action sociale
Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering	Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité
RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening	ONEM - Office national de l'emploi
VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding	VDAB - Office flamand de l'emploi et de la formation professionnelle
VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie	VGC - Commission communautaire flamande
VUB - Vrije Universiteit Brussel	ULB - Université libre de Bruxelles

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

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 00
E-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op www.parlement.brussels

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

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
Tél. : 02 549 68 00
E-mail : criv@parlement.brussels

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

INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Viviane Teitelbaum 1

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

betreffende "de aanwerving van 700 mensen bij de MIVB".

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 4

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

betreffende "het project voor de uitbreiding van de metro naar het westen van Brussel".

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 9

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

betreffende "de projecten tot uitbreiding van de metro naar het zuiden van Brussel".

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 12

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

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

Mondelinge vraag van de heer Martin Casier 15

SOMMAIRE

Question orale de Mme Viviane Teitelbaum 1

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

concernant "le recrutement de 700 personnes à la STIB".

Question orale de M. David Weytsman 4

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 projet d'extension du métro vers l'ouest de Bruxelles".

Question orale de M. David Weytsman 9

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

concernant "les projets d'extension du métro vers le sud de Bruxelles".

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 12

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

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

Question orale de M. Martin Casier 15

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

betreffende "de herbeplanting van bomen langs de Delleurlaan in Watermaal-Bosvoorde".

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

concernant "la replantation d'arbres le long de l'avenue Delleur à Watermael-Boitsfort".

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

105 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM**

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

105 **betreffende "de aanwerving van 700 mensen bij de MIVB".**

107 **Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR)** *(in het Frans).- De MIVB zal in 2022 ruim 700 nieuwe personeelsleden in dienst nemen, onder meer om metrolijn 3 voor te bereiden. Zo zijn er 480 buschauffeurs, 46 metrochauffeurs en 33 tramconducteurs nodig.*

Eind 2021 telde de MIVB 10.221 personeelsleden, van wie er 858 datzelfde jaar in dienst kwamen.

Sinds een aantal jaar probeert de MIVB meer vrouwen aan te trekken, ook voor technische beroepen, maar dat blijkt moeilijk te zijn. Ondanks alle inspanningen blijft het aantal vrouwelijke werknemers op 11,22% van het totale aantal steken.

109 *Hoeveel vrouwen waren er onder de 858 nieuwe personeelsleden in 2021? Hoeveel vrouwen hadden gesolliciteerd? Hoe verhouden de cijfers zich tot die van 2020?*

Hoeveel vrouwen hebben dit jaar al gesolliciteerd? Wat doet de MIVB om meer vrouwelijke werknemers in dienst te nemen? Vormen de spanningen met vrouwelijke chauffeurs die de voorbije jaren aan het licht kwamen, nog steeds een hinderpaal bij de rekrutering?

Hoeveel vrouwen hebben een managementfunctie bij de MIVB? Wat is de man-vrouwverhouding voor technische functies?

Wat wordt er gedaan om het welzijn van werkneemsters bij de MIVB te verbeteren?

De MIVB heeft meerdere Belgian Diversity Awards gewonnen. Dat is goed, maar diversiteit gaat over minderheden en betekent

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

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 recrutement de 700 personnes à la STIB".

Mme Viviane Teitelbaum (MR).- En 2022, la STIB compte plus de 700 postes à pouvoir afin de faire face à la hausse des fréquences, l'arrivée de la ligne de métro 3 et la numérisation. Au total, 585 des emplois proposés sont directement liés à la conduite. En effet, la STIB recherche 480 conducteurs de bus, 46 conducteurs de métro et 33 conducteurs de tram. La société de transport recherche également une centaine de profils plus techniques dans les domaines de la construction, des technologies de l'information et des télécoms. À cela s'ajoute une soixantaine d'emplois liés à la sécurisation du réseau, la signalétique et les fonctions de support, notamment au sein des divisions ressources humaines et finances.

Le 31 décembre 2021, la STIB comptait 10.221 collaborateurs dans ses rangs, dont 858 personnes engagées dans le courant de la même année. Comptant plus de 40.000 candidatures déposées en 2020, la STIB reste un employeur important. En revanche, la société de transport ne recense que 11,22 % de femmes dans ses rangs.

Depuis quelques années, la société de transport bruxelloise mène une série d'actions afin d'attirer davantage de femmes. Par exemple, elle participe à des salons de l'emploi, organise des campagnes de recrutement ciblées, ainsi qu'un programme de cooptation. La STIB favorise également le recrutement féminin pour des postes plus techniques, mais ces profils semblent plus difficiles à trouver.

Malgré les efforts pour promouvoir l'emploi féminin, la présence des femmes reste donc très, voire trop faible au sein de la STIB.

Parmi les 858 personnes engagées en 2021, quel est le pourcentage de femmes ? Combien avaient postulé ? Quelle est l'évolution par rapport à 2020 ?

Avez-vous déjà reçu des candidatures pour les postes à pourvoir cette année ? Combien de femmes ont-elles déjà postulé ? Étant donné le faible pourcentage de recrutement féminin, jusqu'à présent, malgré les différentes actions, que fait la STIB pour le promouvoir et l'augmenter ? Une nouvelle stratégie est-elle prévue, en particulier pour les postes à responsabilité et les postes techniques ?

nog geen gelijkheid van mannen en vrouwen. Wat wordt er specifiek gedaan om de gelijkheid te verbeteren?

Les tensions signalées ces dernières années avec les conductrices sont-elles en voie d'apaisement ou constituent-elles un frein au recrutement ?

De manière plus générale, combien de femmes occupent-elles des postes à responsabilité au sein de la STIB ? Quel est le pourcentage de femmes dans les fonctions techniques ?

Qu'est-il organisé pour que les femmes trouvent leur place dans cette structure, qu'elles s'y sentent bien, voire mieux, et que les talents soient respectés ? Il n'est pas question ici d'afterwork ou de participation à une table ronde. Il faut agir sur les infrastructures, la direction et la gouvernance.

La STIB a reçu plusieurs Belgian Diversity Awards. Je l'en félicite, mais diversité ne signifie pas égalité entre femmes et hommes. Les deux sont toutefois importantes. L'une concerne les minorités, l'autre la majorité de la population. Qu'est-il mis en place spécifiquement sur le plan de l'égalité ?

111 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- In 2021 namen vrouwen 20,9% van de sollicitaties en 13,2% van de nieuwe banen bij de MIVB voor hun rekening. In 2020 was dat respectievelijk 22,3 en 14,3%. Voor 2022 zijn er nog geen bruikbare cijfers.*

Momenteel bestaat het personeelsbestand van de MIVB voor 11,17% uit vrouwen. Wat de managementfuncties betreft, goed voor 6,5% van de banen bij de MIVB, is 17,1% van de werknemers een vrouw. Bij technische functies, goed voor 25,2% van het totaal, maken vrouwen slechts 4,3% van het personeel uit.

De MIVB slaagt erin om meer vrouwen in dienst te nemen dan vroeger, want in 2013 was minder dan 9% van de personeelsleden van het vrouwelijke geslacht. De MIVB geeft vrouwen meer aandacht in rekruteringscampagnes, neemt deel aan specifieke jobbeurzen voor vrouwen en maakt specifieke reportages en portretten van zogenaamde ambassadrices bij de MIVB. In 2022 neemt de MIVB deel aan het vrouwenforum ELLE Active.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En 2021, les femmes représentaient 20,9 % des candidatures reçues par la STIB et 13,2 % des recrutements et, en 2020, 22,3 % des candidatures reçues et 14,3 % des recrutements. La STIB ne peut pas encore fournir de chiffres pertinents pour l'année 2022.

Actuellement, les femmes représentent 11,17 % du personnel de la STIB. La proportion de femmes est plus élevée dans les fonctions à responsabilités, qui représentent 6,5 % des postes de l'entreprise. Parmi les postes à responsabilités, 17,1 % sont occupés par des femmes. En revanche, seules 4,3 % des fonctions techniques, qui constituent 25,2 % des postes de l'entreprise, sont occupées par des femmes. La différence dans ce domaine est donc bien réelle.

L'objectif de la STIB est de faire évoluer positivement le pourcentage de femmes au sein de l'entreprise. Cela fonctionne : en 2013, la STIB comptait moins de 9 % de femmes. Pour ce faire, la STIB privilégie différents canaux, notamment la visibilisation des collaboratrices dans les campagnes de recrutement, la participation à des bourses à l'emploi dédiées aux femmes, des reportages spécifiques et des portraits d'ambassadrices.

La STIB continuera à mettre en évidence ses collaboratrices et saisira toutes les opportunités d'action, en vérifiant au préalable leur pertinence et leur efficacité. Elle a notamment prévu de participer, en 2022, au forum ELLE Active.

113 *De MIVB werkt mee aan de Europese werkgroep Women in Transport om jonge meisjes warm te maken voor een beroep op het gebied van wetenschap, technologie, engineering of wiskunde.*

Om het welzijn van werkneemsters te verhogen, zorgt de MIVB voor goede infrastructuur en een sfeer van respect en vertrouwen.

Toutes les entreprises techniques ou de transport connaissent une pénurie de main-d'œuvre, y compris féminine, pour certaines fonctions.

La STIB participe à un projet de la Commission européenne - Workgroup Women in Transport - visant à motiver les jeunes filles à choisir une profession dans le domaine des sciences, des

De MIVB organiseert diversiteitsopleidingen, waarin ook seksisme en intimidatie aan bod komen. Ze heeft ook een diversiteitsstrategie met specifieke doelstellingen en acties.

De MIVB gaat verder op de ingeslagen weg met een strategie die met inbreng van de diversiteitsraad tot stand is gekomen.

technologies, de l'ingénierie et des mathématiques et à briser les préjugés inconscients qui existent dès l'école maternelle.

Plus il y aura de la diversité au sein du personnel de l'entreprise, à tous les niveaux, plus les décisions seront prises en adéquation avec la composition réelle de la ville.

Faire en sorte que les femmes se sentent à l'aise dans l'organisation relève d'une combinaison de facteurs sur lesquels la STIB travaille :

- disposer d'une infrastructure adéquate avec des espaces adaptés, à l'instar de ce qui est prévu dans l'action 37 du plan bruxellois de lutte contre les violences faites aux femmes ;

- établir une atmosphère de respect et de confiance pour que chacun se sente en sécurité et puisse être lui-même.

La STIB organise des formations sur la diversité, comprenant de l'information sur le sexisme et le harcèlement. Elle dispose également d'une stratégie de la diversité, présentée à de nombreuses reprises dans cette commission, ainsi qu'en commission de l'égalité des chances et des droits des femmes. Elle comprend des objectifs et des actions spécifiques. C'est d'ailleurs l'ensemble des aspects de la diversité que récompense le Belgian Diversity Award.

La STIB va poursuivre dans cette voie en mettant en œuvre une nouvelle stratégie élaborée de manière participative avec les membres de son conseil de la diversité. J'espère donc qu'à l'avenir nous pourrons vous faire part des progrès enregistrés.

115 **Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR)** *(in het Frans).- Uw antwoorden zijn niet erg bemoedigend. Er worden inspanningen geleverd, maar die volstaan niet.*

We praten al twintig jaar over dit probleem bij de MIVB en er komt maar heel langzaam beterschap. Het is tijd voor een andere aanpak. Diversiteit is goed, maar we moeten ook werk maken van gelijkheid van mannen en vrouwen door hinderpalen en spanningen op de werkvloer weg te werken.

Mme Viviane Teitelbaum (MR).- Vos réponses ne sont pas encourageantes. J'observe des efforts en tant que rôle modèle, entre autres, mais ce n'est pas suffisant. Au niveau européen, un travail a été entrepris en la matière. Il faudrait peut-être s'en inspirer.

Cela fait vingt ans que nous parlons de ce problème à la STIB, mais les chiffres évoluent très lentement. Les premières remarques concernaient les infrastructures et j'imagine qu'elles ont été prises en considération. Cependant, l'approche que nous adoptons doit changer : la diversité, c'est bien, mais il faut aussi parler d'égalité. Les mots ont leur importance et induisent des changements comportementaux.

S'il est essentiel de renforcer la diversité en adoptant une approche intersectionnelle des constats et en favorisant les femmes appartenant à des minorités, il faut faire avancer l'égalité en examinant les freins et les tensions sur le lieu de travail, et identifier les problèmes existants.

117 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Bij de uitwerking van de nieuwe strategie zullen we rekening houden met uw opmerkingen.*

Uiteindelijk gaat het om een maatschappelijke uitdaging, want er zijn niet veel vrouwen met een technische opleiding. De

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Ces remarques sont pertinentes et nous devons veiller à en tenir compte dans le cadre de l'élaboration de la nouvelle stratégie. Nous sommes sur la bonne voie et souhaitons tous que le dossier évolue au plus vite.

MIVB is zich daarvan bewust. Net als u verwacht ik veel van de actieplannen.

- Het incident is gesloten.

À vrai dire, il s'agit d'un enjeu sociétal, car à la STIB, les profils techniques restent plus difficiles à trouver parmi les femmes, même s'il y en a de plus en plus. Nous devons continuer à travailler sur ce point.

Le but n'est pas de dédouaner la STIB de ses responsabilités. Elle est bien consciente de l'enjeu et établit des stratégies dans ce sens. Comme vous, j'attends beaucoup des plans d'action qui en découleront et qui nous permettront d'avancer dans ce dossier.

- L'incident est clos.

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

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

121 **betreffende "het project voor de uitbreiding van de metro naar het westen van Brussel".**

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

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

concernant "le projet d'extension du métro vers l'ouest de Bruxelles".

123 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).- De metro is een snel en veilig vervoermiddel dat weinig hinder ondervindt van de weersomstandigheden. Daarom juicht meer dan 75% van de Brusselaars de komst van lijn 3 toe.*

Ook voor andere stadsdelen zou een metrolijn een goede zaak zijn. In het Gewestelijk Mobiliteitsplan is er al sprake van de metro in westelijke richting door te trekken tot de basiliek van Koekelberg en in een latere fase tot Groot-Bijgaarden. De MR-afdelingen van Sint-Agatha-Berchem en Ganshoren zijn daar voorstander van. De Keizer Karellaan, een van de belangrijkste toegangspoorten tot de stad, zit immers muurvast en de buurtbewoners hebben last van luchtverontreiniging en geluidsoverlast.

Uit een haalbaarheidsstudie van Transamo blijkt dat veel reizigers de metro zouden nemen tot aan de basiliek, maar dat verderop, in de richting van het station van Sint-Agatha-Berchem en aan de rand van de stad, de concurrentie van de S-treinen en van tram 19 te groot zou zijn.

125 *Daarom is er niet zo veel animo voor het project, ook al is er een groot reizigerspotentieel en is het technisch haalbaar. Het*

M. David Weytsman (MR).- Nous devons sans cesse travailler à l'amélioration du réseau de transport en commun au profit des Bruxellois et des navetteurs, en particulier dans la partie de la Région dont je vais parler. Rapide, sûr, peu soumis aux aléas climatiques, le métro est plébiscité par les Bruxellois, dont plus de 75 % sont favorables à la création de la ligne 3.

Des projets doivent aussi être envisagés pour d'autres quartiers de Bruxelles. L'un d'eux est l'extension vers l'ouest, soit Berchem-Sainte-Agathe ou Grand-Bigard. Le plan régional de mobilité prévoit d'ailleurs "un prolongement du métro jusqu'à la basilique de Koekelberg puis, à plus long terme, jusqu'à Grand-Bigard, afin de se connecter à cet axe de rocade, qui améliore les liaisons radiales à l'ouest de la Région tout en renforçant le rôle de la rocade ouest".

Le quartier de l'avenue Charles-Quint est l'un des principaux axes d'entrée dans Bruxelles, et il souffre de problèmes liés à la congestion automobile, à la pollution et au bruit. Voilà pourquoi le MR de Berchem-Sainte-Agathe, comme celui de Ganshoren, est favorable à l'extension du métro jusqu'à la basilique, voire jusqu'à la gare de Berchem-Sainte-Agathe.

Une étude de faisabilité a été confiée à Transamo. Les conclusions que vous nous avez communiquées indiqueraient que la fréquentation serait élevée en première couronne, soit jusqu'à la basilique, et nettement plus faible au-delà, vers la gare de Berchem-Sainte-Agathe ou la proche périphérie, en raison notamment d'une grande concurrence avec l'offre S et la ligne de tram 19.

Pour ces raisons, l'intérêt du projet semble moindre que prévu. Pourtant, vous indiquiez récemment en réponse à l'un de mes collègues que l'étude confirmait un potentiel en matière de voyageurs, ainsi que la faisabilité technique d'un tel

aanbod van de S-treinen is overigens veeleer complementair aan de metrolijn.

Uw voorganger was minder terughoudend: hij wilde de metrolijn zelfs doortrekken tot in Groot-Bijgaarden. Ook de gemeente Ganshoren pleitte daarvoor, gecombineerd met een ontradingsparking en de heraanleg van de Keizer Karellaan. De overstapparking van Groot-Bijgaarden zou er in 2022 komen. De Keizer Karellaan zou vanaf 2024 heraangelegd worden.

prolongement. Tout semble donc sur les rails, hormis la question du financement.

L'offre S n'est pas nécessairement concurrente, car une grande partie des navetteurs comme des Bruxellois habitant le quartier pourraient trouver, en fonction de leur destination et du temps de parcours, plus d'intérêt à prendre le métro plutôt que le train. Les deux réseaux seraient donc complémentaires. De plus, disposer d'une station de métro à côté d'une gare créerait un pôle de multimodalité.

Votre prédécesseur semblait un peu moins frileux, puisqu'il avait déclaré dès 2018 que cette ligne se justifiait pleinement et devrait même être prolongée jusqu'à Grand-Bigard ! Cette position était également défendue par la commune de Ganshoren, qui plaidait pour que les travaux de l'extension soient couplés à l'édification d'un parking de dissuasion et au réaménagement de l'avenue Charles-Quint. Le parking de transit de Grand-Bigard était d'ailleurs annoncé pour 2022. Quant au réaménagement de l'avenue, il devrait débuter en 2024.

127 *Hoe interpreteert u de conclusies van de haalbaarheidsstudie? Zult u een verlenging op middellange termijn tot aan de basiliek bestuderen?*

Kunt u de studie bezorgen aan het secretariaat van deze commissie?

Hoeveel kost het om de metrolijn door te trekken tot aan de basiliek? Worden in de studie verschillende financieringsmogelijkheden bekeken, waaronder ook publiek-private samenwerkingen?

Wat is het standpunt van de gemeenten Ganshoren en Sint-Agatha-Berchem over de verlenging van de metrolijn en de heraanleg van de Keizer Karellaan?

Bevestigt u dat nog geen enkel project van start is gegaan?

De gemeente Dilbeek verzette zich altijd tegen de verlenging van de metrolijn tot aan de parking van Brussels Karting. Nu kondigde ze aan dat daar een park-and-ride komt. Heeft ze haar standpunt dan bijgesteld?

Que devons-nous comprendre de votre lecture des conclusions de l'étude ? Si un potentiel de voyageurs est présent et que le projet est techniquement réalisable, avez-vous décidé de respecter Good Move et de prolonger à moyen terme le métro jusqu'à la basilique ? Comptez-vous du moins vous pencher sérieusement sur la question et commencer à chercher des modes de cofinancement ?

Pouvez-vous transmettre cette étude au secrétariat de notre commission ? Je vous parle uniquement sur la base de vos échanges avec certaines personnes, notamment au sein de cette assemblée.

Quel serait le coût d'une extension jusqu'à la basilique ? Différentes possibilités de financement ont-elles été analysées dans l'étude, notamment le recours à un partenariat public-privé ?

Quelle est la position des communes de Ganshoren et de Berchem-Sainte-Agathe au sujet de l'étude et de l'extension du métro ? Quelles solutions sont-elles plébiscitées par ces deux communes pour le réaménagement de l'avenue Charles-Quint ?

Confirmez-vous qu'aucun projet n'a encore été amorcé, y compris à l'horizon du plan pluriannuel d'investissement pour les transports publics, qui court jusqu'en 2031 ?

Avez-vous étudié les gains sur le plan du trafic, de la congestion et de la qualité de l'air sur l'avenue Charles-Quint si le métro était étendu jusqu'à la gare de Berchem-Sainte-Agathe ou jusqu'au park and ride qui sera installé à Grand-Bigard ? Si non, pourquoi ?

La commune de Dilbeek avait catégoriquement refusé cette extension jusqu'au parking du Brussels Karting. Elle a depuis

129 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- U zegt dat ik terughoudend ben, maar ik wil gewoon zo transparant en eerlijk mogelijk zijn. Er is nu eenmaal een meerjareninvesteringsplan en we moeten het doen met de mensen en middelen waarover we beschikken.*

De studie is belangrijk om het openbaar vervoer in het westen en noordwesten van Brussel beter te organiseren. Volgens een eerste ruwe schatting zou de verlenging van de metro tot Groot-Bijgaarden tussen de 300 en 450 miljoen euro kosten.

Alvorens een volledige kostenraming te kunnen maken, moeten echter alle scenario's met betrekking tot een versterking van het openbaarvervoersaanbod vergeleken worden.

131 *Komen er bijvoorbeeld één, twee of drie stations? Over het algemeen valt een ondergrondse uitbreiding van het net altijd aan de dure kant uit. Ik kan niet voor de gemeenten Ganshoren en Sint-Agatha-Berchem spreken, maar uiteraard houden we contact en zijn ze bij de studie betrokken. Ze begrijpen ook dat de verlenging niet voor morgen is.*

U had het net over de heraanleg van de Keizer Karellaan: daarmee kunnen we niet wachten tot de metro er is. De laan snijdt nu de omliggende wijken doormidden, is sterk vervuild, is niet veilig voor fietsers en voetgangers en houdt het busverkeer op. Daarom wordt de heraanleg nu al aangevat. Dergelijke werkzaamheden staan een latere verlenging van tram- of metrolijnen geenszins in de weg.

annoncé la construction d'un park and ride. Sa position initiale a-t-elle dès lors évolué ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Vous me prêtez une certaine frilosité, mais je veux être la plus transparente et la plus honnête possible sur ce que nous pouvons faire ou non. Il importe d'élargir les réseaux du métro, des trams, des bus et du train, mais un plan pluriannuel d'investissements a été établi, qui prend des engagements et mobilise des ressources financières et humaines. Si certains éléments n'y figurent pas, ils ne sont pas pour autant impossibles, mais nous devons travailler avec les moyens et les ressources humaines dont nous disposons. Cela nous limite parfois dans nos ambitions ou notre volonté, parce que nous voulons tous avancer plus vite sur certains aspects.

Cette étude est importante pour mieux organiser l'offre de transport en commun dans l'ouest et le nord-ouest de Bruxelles. Elle comprend une première estimation du coût de l'extension jusqu'à la basilique. La fourchette est de 300 à 450 millions d'euros pour l'extension jusqu'à Grand-Bigard : tunnel, tunnelier, équipement, stations, etc. L'extension jusqu'à la basilique représente un peu plus du tiers de ce coût, mais il n'est pas possible d'appliquer une règle de proportionnalité.

Il ne s'agit encore que d'une première estimation. L'objet de l'étude reste de comparer d'abord différents scénarios de renforcement de l'offre de transport public. Des analyses plus précises restent nécessaires avant d'arriver à une estimation plus fiable des coûts.

Par exemple, le coût d'une station peut varier entre 25 et 50 millions d'euros. Le coût peut en outre encore fluctuer très largement selon que l'on opte pour une, deux ou trois stations ; or, ce choix n'a pas encore été fait. Globalement, pour une extension souterraine, le coût réel se situe toujours dans la fourchette haute, et généralement bien au-delà.

S'agissant de la position des communes de Ganshoren et de Berchem-Sainte-Agathe, il ne m'appartient pas de me substituer à elles, mais nous sommes bien entendu en contact avec elles et elles ont été associées à l'étude. Elles comprennent qu'une extension du métro ne peut s'envisager qu'à long terme.

Parallèlement, puisque vous faites allusion au réaménagement de l'avenue Charles-Quint, je crois que si l'on doit attendre la décision de mettre en œuvre le métro, on passerait à côté du véritable enjeu, car cet axe forme un mur entre les quartiers ; il est très pollué et la sécurité routière est insuffisante pour les modes actifs.

Pour ces raisons, un projet de réaménagement a été démarré. Il s'agit d'un projet essentiel, car il concerne un des axes d'accès importants à Bruxelles. Il prévoit une amélioration des conditions de circulation pour les bus, qui offrent déjà une fréquence intéressante. Il est également important de souligner qu'il n'y a pas d'incompatibilité avec une extension du métro en souterrain à un horizon plus lointain.

133 *Ook het standpunt van de gemeente Dilbeek ken ik niet precies, maar we overleggen wel regelmatig. Het station van Groot-Bijgaarden krijgt een Hoppinpunt en wordt dus een vervoersknooppunt. Brussel Mobiliteit houdt regelmatig contact met de vervoerregio Vlaamse Rand, maar heeft geen informatie over een nieuwe park-and-ride in Dilbeek.*

Tijdens de pandemie hebben we een park-and-ride aangelegd bij het Basilix Shopping Center. Die heeft zeker potentieel, maar is voorlopig onderbenut, onder meer omdat hij niet goed is aangeduid. Het is belangrijk dat wie langs die kant Brussel binnenrijdt, zijn auto kwijt kan op een park-and-ride. Ook met het openbaar vervoer, de fiets en te voet moet men het gewest vlot kunnen binnenkomen.

Wat de heraanleg van de Keizer Karellaan betreft, heeft de gemeente Ganshoren voorgesteld om een rijstrook voor carpoolers voor te behouden. Een begeleidingscomité zal de aanpassingen volgen. Hopelijk kan er snel een stedenbouwkundige vergunning afgeleverd worden.

135 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).- Kunnen wij die studie krijgen en ze in een volgende commissievergadering bespreken?*

Ce projet peut être mis en œuvre car il n'entrave pas un prolongement ultérieur des lignes de tram ou de métro. Dans l'intervalle, nous voulons déjà réaménager cet axe.

En ce qui concerne les répercussions positives sur la circulation, la congestion et la qualité de l'air sur l'avenue Charles-Quint, l'étude s'est appuyée sur l'utilisation du modèle de simulation Musti et sur une méthodologie d'analyse coût-bénéfice développée en commun par Bruxelles Mobilité et la STIB.

Les conséquences sur l'utilisation des différents modes, en fonction des origines et destinations, sont donc comprises. La méthodologie chiffre sur le plan financier une série de conséquences : gains et pertes de temps, pollution atmosphérique, bruit, etc., pour disposer d'une base commune de comparaison de scénarios.

Au sujet de la position de la commune de Dilbeek, nous ne pouvons pas nous exprimer à sa place mais nous sommes en contact avec elle. Par ailleurs, la frontière régionale n'est pas toujours claire pour les citoyens.

Un point Hoppin est prévu à la gare de Grand-Bigard, afin d'en faire un pôle intermodal. Bruxelles Mobilité entretient un contact régulier avec la région de transport de la périphérie bruxelloise (vervoerregio Vlaamse Rand), mais ne dispose pas d'informations quant à la création d'un nouveau park and ride dans la commune de Dilbeek. Tant la Flandre que Bruxelles estiment qu'il est important de créer un parking de dissuasion à cet endroit. La Région flamande devrait mettre en œuvre ses plans comme prévu. Je ne dispose pas d'informations complémentaires à ce sujet.

Au niveau bruxellois, nous avons aménagé, pendant la crise sanitaire, un park and ride au Basilix Shopping Center. Ce parking a été pérennisé mais, en l'absence de réaménagement et d'indications, son utilisation est limitée. Toutefois, un potentiel et une bonne collaboration existent.

Il est essentiel que les gens qui entrent dans la Région de ce côté aient accès à un park and ride à l'avenir. Il faut aussi développer les transports en commun, le vélo et la marche pour entrer dans la Région, lorsque c'est possible.

La question des aménagements de l'avenue Charles-Quint est à l'ordre du jour. Aujourd'hui, la plupart des conducteurs sont seuls dans leur voiture. La commune de Ganshoren a proposé de réaliser un test consistant à réserver une voie au covoiturage, pour privilégier cette pratique. Un comité d'accompagnement, qui inclut les communes, a été mis en place pour les réaménagements. J'espère que nous pourrons avancer et déposer un permis d'urbanisme le plus vite possible.

M. David Weytsman (MR).- Pouvons-nous disposer de cette étude ? Mme la présidente, serait-il possible d'inclure une discussion sur cette étude dans l'ordre du jour d'une prochaine

Het is beter om een complex probleem op te delen in kleinere deelproblemen. Ik leg er u drie voor. Is de studie nuttig genoeg? Is het project technisch haalbaar? Als die twee eerste twee punten opgelost zijn, en als we weten dat we zo de filedruk en de luchtverontreiniging verminderen, dan blijft nog het derde probleem. Waar halen we het geld? Daarover zullen we het volgende week hebben, maar ik hoop dat er ruimte zal zijn om bijkomende studies te voeren over de financiering.

réunion ? Cela permettrait de la présenter, de l'examiner ensemble et de bien la comprendre.

Il est à mon sens plus judicieux de décomposer un problème complexe en petits problèmes. Il y a en l'espèce trois approches aux trois petits problèmes. Le premier consiste à de déterminer la pertinence de l'étude. Des premiers échanges, il m'a semblé comprendre que cette étude n'était pas forcément la plus efficace ou la plus pertinente à vos yeux. Vous nous dites malgré tout qu'elle peut être utile, avec votre raison et votre cœur. C'est encore mieux de faire les choses avec cœur, car cela permet d'aller de l'avant.

Le second problème, c'est de savoir si ce projet est techniquement réalisable. D'après l'étude, c'est le cas.

Si l'étude est pertinente et le projet techniquement réalisable, et qu'il peut avoir un effet positif en matière de mobilité en contribuant à décongestionner la circulation et réduire la pollution, il reste le troisième problème : comment le financer ? Nous en débattrons la semaine prochaine. Mais j'espère que des études complémentaires seront également menées afin de déterminer comment financer ce projet dans le futur ou à moyen terme. C'est précisément ce qu'il manque à la Région bruxelloise.

137 *Tests op de Keizer Karellaan hebben geen enkele zin als er niet aan een metro- of premetrolijn wordt gedacht. Dan draaien ze uit op een rondje auto's pesten, zonder hoop op een substantiële verbetering van het openbaar vervoer.*

Vous évoquez des tests à l'avenue Charles-Quint, sans cependant donner ne fût-ce qu'un début de perspective sur la possibilité d'une alternative telle qu'un métro ou un prémétro. Ces tests sans perspective sont à chaque fois une manière de bloquer la voiture, sans espoir d'amélioration de la qualité des transports en commun.

Je vous demande aujourd'hui clairement si, d'une part, nous pouvons disposer de cette étude et, d'autre part, si vous pouvez commander une étude complémentaire portant une réflexion sur le financement de cette extension du métro dans le futur, celle-ci étant manifestement réalisable, utile et techniquement possible.

139 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Ik vraag na waarom u de studie nog niet hebt gekregen.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous nous renseignerons sur les raisons pour lesquelles cette étude n'a pas été communiquée. Pour ma part, je suis d'accord de vous la faire parvenir.

139 **Mevrouw de voorzitter.-** Volgens de heer Blasson werd ze u op 11 maart bezorgd.

(Samenspraak)

Mme la présidente.- D'après M. Blasson, elle vous a été transmise le 11 mars.

(Colloques)

145 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Ik ga graag daarover met u de discussie aan. We moeten wel voor ogen houden dat het uitgangspunt een vergelijking was van de verschillende scenario's om het openbaar vervoer te verbeteren.*

Als de commissieleden dat wensen, kunnen we de studie eens komen voorstellen.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous en débattrons volontiers. Gardons à l'esprit qu'il s'agit avant tout de la comparaison de différents scénarios de renforcement de l'offre de transport public. L'étude n'entre pas dans tous les détails techniques d'une mise en œuvre. Le prolongement du métro à partir de Simonis demandera davantage d'études et d'analyses.

Je confirme les enjeux en matière de transports en commun. La question est de savoir comment créer, en tenant compte des

145 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).- Het zou interessant zijn om daar een vergadering aan te wijden.*

We moeten ons zo snel mogelijk over de financiering buigen. We hebben nu al een visie nodig, zelfs al wordt het project pas binnen vijftien of twintig jaar uitgevoerd.

- Het incident is gesloten.

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

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

151 **betreffende "de projecten tot uitbreiding van de metro naar het zuiden van Brussel".**

153 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).- Als we willen dat automobilisten overschakelen op het openbaar vervoer of actieve vervoerswijzen, moeten we hen niet benadelen, maar aanmoedigen door in geloofwaardige alternatieven te voorzien. De ontwikkeling en verbetering van het openbaar vervoer moet een prioriteit blijven, zodat dat sneller, veiliger en comfortabeler is dan de auto nemen.*

Het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move voorziet in een studie van de ontwikkelingsbehoeften van het openbaar vervoer op lange termijn, in het bijzonder met betrekking tot de uitbreidingen van de metro. Een van de geplande uitbreidingen betreft de verlenging van lijn 3 naar het zuiden van Brussel. Die uitbreiding wordt nog bestudeerd.

lignes de tram existantes, la meilleure offre possible dans cette partie de Bruxelles.

Si la commission le souhaite, nous pourrons lui présenter l'étude.

M. David Weytsman (MR).- Il serait en effet intéressant d'y consacrer une réunion.

Si le projet semble techniquement faisable, il convient de se pencher le plus rapidement possible sur son financement, vu les contraintes budgétaires de la Région bruxelloise. Même s'il ne s'inscrit que dans un délai de quinze à vingt ans, nous devons dégager une vision dès maintenant. Je reviendrai vers vous après avoir pris connaissance de l'étude.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

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

concernant "les projets d'extension du métro vers le sud de Bruxelles".

M. David Weytsman (MR).- Dans ma question précédente, je disais à quel point ces deux projets de métro, vers le nord-ouest et le sud de Bruxelles, m'apparaissent comme étant d'une importance capitale. Nous évoquons souvent, dans cette commission, la nécessité de proposer aux automobilistes des alternatives crédibles pour les encourager à abandonner progressivement leur véhicule individuel et les amener à se tourner vers les transports en commun ou les modes actifs de déplacement.

Je souscris à cet objectif d'encourager le report modal, mais le MR souhaite inciter plutôt que punir : c'est la différence entre votre groupe et le mien. À ce titre, le développement et l'amélioration de l'offre de transport en commun doivent rester prioritaires, de manière à permettre des trajets plus rapides, plus sûrs et plus confortables qu'en voiture. Les Bruxellois le rappelaient récemment dans un sondage effectué par la STIB : pour se déplacer, ils étaient 75 % à plébisciter la nouvelle ligne 3 de métro et le développement du réseau en souterrain.

À ce sujet, je me réfère au plan Good Move pour contrôler la mise en œuvre de ce qui est prévu mais, pour le reste, nous avons d'autres propositions. Le plan Good Move prévoit à l'action B.6 d'étudier les besoins de développement du réseau à long terme, en particulier les extensions du métro et du réseau structurant. L'une des extensions envisagées concerne la poursuite de la ligne 3, après la réalisation de la station Bordet, vers Uccle et le sud de Bruxelles. Cette extension figure d'ailleurs sur la carte du réseau de transport public projeté comme "ligne en cours d'étude".

155 *Voor de MR komt dat tegemoet aan een grote behoefte, aangezien in een gemeente als Ukkel een schrijnend gebrek aan snelle lijnen met grote capaciteit is. De bestaande tramlijnen zijn allemaal radiaal en rijden meestal niet in eigen bedding.*

De gemeenteraad van Ukkel keurde in november 2020 unaniem een motie goed over de versterking van het openbaar vervoer en de verlenging van de zuidelijke metro.

Dergelijke projecten moeten ruim van tevoren worden gepland. Beliris schreef de studieopdracht voor de zuidelijke metro uit en analyseert momenteel de offertes. De toekenning zou begin 2022 worden verwacht. Ik ben blij dat er eindelijk schot in de zaak komt.

Pour le MR, cela viserait à répondre aux besoins considérables d'une ligne structurante en souterrain dans une commune comme Uccle, qui manque encore cruellement de lignes rapides à haute capacité. Les lignes de tram existantes sont toutes radiales et le plus souvent ne roulent pas en site propre, ce qui les rend moins efficaces.

Je rappelle que le conseil communal d'Uccle a voté à l'unanimité en novembre 2020 une motion sur le renforcement de l'offre de transports en commun, notamment par le prolongement du métro sud.

De tels projets nécessitent une planification entamée largement en amont, ce qui implique de démarrer les études et d'effectuer le suivi de manière proactive et volontariste. Beliris a été chargé de réaliser l'étude afin d'analyser le potentiel d'une extension du métro vers le sud. J'ai été informé que le marché d'études a été engagé et que les offres étaient en cours d'analyse chez Beliris. Une attribution serait prévue début 2022. D'après les informations à ma disposition, le budget Beliris pour l'étude 2021 prévoyait un montant de 3.700.000 euros.

Je me réjouis de constater que ce projet avance et que l'étude peut enfin débuter. Il est grand temps de projeter notre vision de Bruxelles vers l'avenir. La mobilité est une politique structurante de ce point de vue.

157 *Is de studie ondertussen aangevat? Wanneer zullen de conclusies beschikbaar zijn? Welk bureau heeft de opdracht binnengehaald?*

De simulatietool Musti bestudeerde drie varianten: Albert-Stalle, Albert-Diesdelle en Albert-Kalevoet. Zal de studie op die drie scenario's gebaseerd zijn? Als de conclusies van de studie positief zijn, kan de uitbreiding dan worden opgenomen in het investeringsprogramma 2020-2030?

Welk gevolg is er gegeven aan de motie van de gemeenteraad van Ukkel? Aan welk scenario geeft de gemeente Ukkel de voorkeur? Wat zijn de reisbehoeften volgens de gemeente?

Zullen in de studie verschillende financieringsmodellen worden onderzocht, met inbegrip van publiek-private samenwerkingen?

L'étude a-t-elle commencé depuis le dépôt de ma question orale ? Combien de temps celle-ci durera-t-elle et quand pourrons-nous prendre connaissance de ses conclusions ? Quel bureau a-t-il été mandaté pour la réaliser ?

Le modèle de simulation Musti avait étudié trois variantes, à savoir Albert-Stalle, Albert-Vivier d'Oie et Albert-Calevoet, et calculé le nombre de voyageurs entre 6h et 22h. L'étude qui sera réalisée se basera-t-elle sur ces trois scénarios ? En cas de conclusion positive quant au potentiel de cette extension, sera-t-il possible d'intégrer celle-ci dans les projets à réaliser sur la période 2020-2030 ?

Quelles suites ont-elles été données à la motion adoptée à l'unanimité par le conseil communal d'Uccle sur le développement de l'offre ? Quelle est la position de la commune d'Uccle au sujet du scénario à privilégier ? Quels sont les besoins en déplacements dont la commune fait état ?

Est-il prévu d'analyser, dans l'étude, les différents types de financement possibles, dont le partenariat public-privé ?

159 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Beliris heeft de leiding over de studie over de zuidelijke metro. De analyse van de offertes is bijna voltooid, maar tijdelijk opgeschort, omdat er eerst gewijzigde plannen voor de noordelijke metro moeten worden ingediend. Beliris kondigt aan dat de studie in september van start zal gaan. In de studie is een bijwerking van de Mustisimulaties gepland.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le cadre général est le même, mais ici, c'est Beliris, et donc le niveau fédéral, qui est en charge de l'étude.

À ce stade, l'étude n'a pas encore débuté. Selon Beliris, l'analyse des offres est pratiquement finalisée. Cependant, les collaborateurs affectés à cette tâche sont aussi ceux qui devaient, à la suite de l'étude d'incidences, organiser l'introduction des plans amendés du permis du métro nord. Cette mission ayant reçu

Het openbaar vervoer in Ukkel zal in zijn geheel worden uitgebreid: metro, tram, bus en vooral de trein, die een reëel potentieel biedt. Ik ben blij te horen dat de gemeente Ukkel eindelijk voorstander is van de verlenging van de metro.

la priorité, ils ont temporairement suspendu l'analyse des offres de l'étude de faisabilité du métro sud. Ce travail devrait reprendre prochainement. Beliris annonce un démarrage de l'étude en septembre prochain.

Concernant le modèle Musti, une actualisation est prévue dans l'étude.

S'agissant des suites données à la motion adoptée à Uccle, l'extension du réseau est liée à tous les modes : métro, tram, bus et surtout le train, qui a un vrai potentiel. La volonté d'élargir l'offre de transports en commun dans sa totalité est importante. Je suis ravie d'entendre que la commune d'Uccle est enfin favorable au prolongement du métro.

161 *Er zijn al een aantal nieuwe buslijnen gecreëerd, zoals bus 37 tussen het premetrostation Albert en het station van Linkebeek, bus 52 tussen het Centraal station en Vorst Nationaal en bus 74 tussen Clémence Everard en Ukkel Stalle. Daarnaast werden de lijnen 75 en 98 samengevoegd tot de lijn Coovi-Zuidstation en werd de frequentie op die lijn verhoogd.*

Er zijn in Ukkel ook projecten ten gunste van het spoor gepland, zoals de verbetering van de stations Moensberg en Ukkel-Kalevoet. Tot slot is er nog het project om tram 7 te verlengen.

Eu égard à la STIB, vous avez connaissance du plan pluriannuel d'investissement, ainsi que des plans relatifs au bus et au tram. En ce qui concerne le bus, évoquons notamment la création de la ligne 37 qui relie la station de prémétro Albert à la gare de Linkebeek, la ligne 52 qui relie la gare Centrale à Forest National et la ligne 74 qui relie les arrêts Clémence Everard et Uccle Stalle.

Dans le cadre de la fusion des lignes 75 et 98 - devenues la ligne Ceria-gare du Midi -, évoquons un renforcement net des fréquences sur l'axe anciennement exploité par la ligne de bus 98. Par ailleurs, des projets en faveur du rail sont également prévus à Uccle, comme l'amélioration de la gare Moensberg par Infrabel en collaboration avec la STIB, ou encore le projet de la gare Uccle-Calevoet par Beliris. Enfin, j'ai récemment fait un état des lieux de l'avancement du projet relatif à la ligne de tram 7.

163 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).- Ik heb de indruk dat er altijd goede excuses zijn om het metroproject uit te stellen. We praten al enkele jaren over die studies. Kan Brussel Mobiliteit niet wat proactiever zijn?*

Het S-net heeft inderdaad heel wat potentieel. Er zijn interessante stations in Ukkel. We moeten die absoluut renoveren. Dat neemt niet weg dat de uitbreiding van de metro nog altijd een toegevoegde waarde heeft.

Zullen in de studie de drie varianten worden onderzocht, namelijk Albert-Stalle, Albert-Diesdelle en Albert-Kalevoet?

U hebt niets gezegd over de mogelijkheid om die projecten op te nemen in een investeringsplan tot 2030, maar ik besef dat dat ingewikkeld is, vooral als we ter plaatse blijven trappelen en geen publiek-private samenwerkingen overwegen.

M. David Weytsman (MR).- J'ai l'impression qu'il y a toujours de bonnes excuses pour ne pas faire avancer ces projets. Nous parlons de ces études depuis plusieurs années, puisque, pour rappel, Didier Reynders les avait déjà lancées. Aujourd'hui, on évoque un problème d'affectation de personnel. Avec Bruxelles Mobilité, ne pouvons-nous pas être plus volontaristes et les faire avancer ? De question en question, on n'observe aucun changement et rien ne démarre.

Vous avez raison concernant l'offre de trains S. On a essayé de la lancer sous le gouvernement de Charles Michel avec un plan de transport 2024, une augmentation de la fréquence et un cadencement. Bien entendu, il faut rénover les gares, et avec le gouvernement fédéral, afficher notre ambition pour 2030.

J'ignore si un plan de transport va au-delà de 2024. Dans l'affirmative, veillons à ce que l'offre de trains S soit la plus efficace possible. Il y a des gares intéressantes à Uccle. Rénovons-les, investissons dans ces infrastructures. Soyons plus volontaristes. Le projet d'extension évoqué garde cependant sa valeur ajoutée.

Je vous ai demandé si l'étude examinait bien les trois variantes que sont Albert-Stalle, Albert-Vivier d'Oie et Albert-Calevoet. M'avez-vous répondu ?

Je n'insisterai pas davantage quant à la possibilité d'inscrire ces projets dans un plan d'investissement jusque 2030. Je me rends bien compte que c'est très compliqué, en particulier si l'on stagne et que l'on ne réfléchit pas, dès à présent, à des mécanismes de partenariats publics-privés.

165 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Een metroproject vergt heel wat tijd, energie, financiële middelen en personeel. We zouden graag zien dat alles sneller vooruitgaat, maar eerst moet Beliris een aangepaste bouwvergunning voor de noordelijke metro indienen, zodat dat dossier geen vertraging oploopt. Nadien zal Beliris de studie voor de zuidelijke metro voortzetten. Uiteraard zal daarbij rekening worden gehouden met het standpunt van de gemeente Ukkel.*

Ik bevestig dat er op federaal niveau een tijdschema bestaat voor de toevoeging van S-treinen. Het is de bedoeling dat er tegen 2030 in alle S-stations om de tien minuten een trein rijdt.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- S'agissant de cette stagnation, Beliris illustre bien que les investissements dans un projet concret de métro, comme celui du prolongement de la ligne 3, mobilisent un important volume de ressources humaines, de temps, d'énergie et de financements.

Nous pourrions souhaiter voir tout avancer plus vite, mais ce sont les mêmes équipes et les mêmes personnes pour les deux projets. Elles doivent actuellement veiller à obtenir un permis d'urbanisme dûment adapté et amendé pour la ligne du métro nord. À défaut, vous me reprocheriez de perdre du temps sur ce point.

Bien entendu, Beliris s'est engagée à reprendre ensuite l'étude, dont la position de la commune d'Uccle, notamment, fera partie intégrante.

Les lignes de bus concernées sont la ligne 37 reliant Albert à la gare de Linkebeek, la ligne 52 reliant la gare centrale à Forest-National et la ligne 74 reliant Uccle-Stalle à Clémence Everard.

Je confirme l'existence, au niveau fédéral, d'un calendrier sur l'ajout futur de trains S. L'objectif est d'assurer pour l'horizon 2030 un départ toutes les dix minutes dans toutes les gares de l'agglomération. L'enjeu est important et il convient de progresser.

Comme à Bruxelles, certains plans vont au-delà des législatures, à l'instar du plan pluriannuel de la STIB. Ce sont des instruments évolutifs, mais il convient aussi, par-delà les changements de législature, de poursuivre les investissements déjà engagés et de respecter les choix politiques opérés.

167 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).- Hoe lang zal die studie duren?*

M. David Weytsman (MR).- Combien de temps cette étude durera-t-elle ? Je pensais que vous pourriez répondre à cette question.

167 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Daar kan ik geen antwoord op geven.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je ne dispose pas de cette information.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

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

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

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,

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

175 **De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).- De voorbije jaren kwam de Erasmussite regelmatig ter sprake als locatie voor het nieuwe internationale busstation. Uiteindelijk besliste u echter dat een internationaal busstation op die plek moeilijk te verenigen viel met de nieuwe wijk die er komt. Ook het Erasmusziekenhuis en de gemeente Anderlecht waren er niet voor te vinden.*

Daarop moesten de mogelijkheden in de buurt van het Noord- en het Zuidstation worden herbekeken. De spelers uit de autocarsector geven de voorkeur aan die locaties. Als het niet mogelijk is om in de omgeving van de twee grote stations een plek te vinden, moet Brussel Mobiliteit naar andere, verdergelegen sites op zoek. Hoever staat de zoektocht naar een geschikte locatie?

Welke sites in de buurt van de twee grote stations werden onderzocht? De gemeente Anderlecht stelde een site aan de Industrielaan voor, waar ook een tramlijn vanaf het Zuidstation zou komen. Onderzocht u die mogelijkheid?

Een ander probleem is dat de afbraak van het Communicatiecentrum Noord, waar het voorlopige busstation moet komen, vertraging opliep. Wanneer wordt het voorlopige busstation in gebruik genomen?

177 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- De gemeente Anderlecht staat inderdaad terughoudend tegenover de plannen voor een internationaal busstation op de Erasmussite, omdat die moeilijk te verenigen zijn met haar nieuwe stedenbouwkundige plan.*

Daarom besprak ik met de autocarsector opnieuw de behoeften en eventuele aanpassingen. Alle spelers willen in elk geval een busstation in het centrum, nabij een treinstation. Als het

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

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je souhaiterais une nouvelle fois faire le point sur le dossier relatif à l'établissement de la gare routière internationale en Région bruxelloise.

Ces dernières années, l'option privilégiée concernait le site d'Érasme. Toutefois, vous aviez finalement déclaré que ce n'était pas la solution idéale. Ce projet était difficilement compatible avec le développement du nouveau quartier Érasme, qui comprend de nombreux logements, des résidences universitaires et des infrastructures collectives. En outre, l'hôpital Érasme ne souhaitait pas voir les bus se multiplier dans la zone. La commune d'Anderlecht a d'ailleurs eu l'occasion d'exprimer sa réticence par rapport à l'implantation de la gare routière à cet endroit.

Une actualisation des possibilités foncières autour des deux grandes gares que sont la gare du Nord et la gare du Midi était nécessaire afin d'identifier un endroit plus approprié. Il ressort des consultations menées auprès du secteur des autocars que ces localisations avaient largement leur préférence. S'il n'était pas possible de trouver un site à proximité d'une de ces deux gares, Bruxelles Mobilité devait se charger de trouver des lieux plus éloignés. La recherche d'un lieu propice pour établir cette gare internationale de bus a-t-elle enfin avancé ?

Comme l'ont rappelé certains de mes collègues, on discute du projet de gare internationale depuis plus de 25 ans au sein du Parlement bruxellois. Concrètement, quels sont les espaces à proximité des deux gares ayant fait l'objet d'études d'implantation ? La solution alternative proposée par la commune d'Anderlecht, à savoir la zone du boulevard Industriel, qui serait couplée avec la création d'une nouvelle ligne de tram depuis la gare du Midi, a-t-elle été sérieusement étudiée ?

Une autre problématique concerne l'installation de la gare provisoire pour laquelle l'emplacement finalement choisi est le site du boulevard du roi Albert II, qui se trouve à proximité de la gare du Nord. Le chantier de démolition du centre de communication Nord ayant pris du retard, en octobre dernier, vous nous avez expliqué que la gare routière provisoire ne serait pas installée avant le début de l'année 2022. Cette échéance ayant été atteinte, à quel stade en sommes-nous ? Quand pouvons-nous espérer une opérationnalisation de cette gare de bus provisoire ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Récemment encore, nous nous interrogions sur l'opportunité d'avoir une gare routière définitive à Érasme, étant donné, notamment les réticences de la commune d'Anderlecht, qui craint que cela ne porte préjudice à son nouveau projet urbanistique. Il convient aussi d'examiner la proposition de scinder les gares en plusieurs gares routières.

Face à ces réserves, il était important de reprendre contact avec le secteur des autocars pour évaluer ses besoins et les adaptations

busstation echter in de buurt van de Ring en een metrostation zou liggen, zou het aantal bussen in de stad beperkt blijven.

De Erasmussite blijft een mogelijkheid, maar is niet ideaal. Er is echter nog geen nieuwe, definitieve locatie gekozen.

179 *In de buurt van het Zuidstation zijn er drie mogelijkheden, in de buurt van het Noordstation gaat het om elf plekken. Na een gedetailleerd onderzoek op basis van de verschillende criteria, werd de site aan de Koning Albert II-laan gekozen.*

Brussel Mobiliteit doet er alles aan om snel een tijdelijke locatie te hebben. Daarna gaat het op zoek naar een definitieve oplossing. Aangezien de afbraak van het Communicatiecentrum Noord vertraging opliep, is het tijdelijke busstation maar vanaf juni nodig.

Het idee van een tramlijn op de Industrielaan werd enkele jaren geleden geopperd. Ongeacht of het gaat over busplannen, de planning van projecten of de aanleg van tram- en metrolijnen wil ik zo transparant en correct mogelijk communiceren over wat er in het meerderheidsakkoord staat.

De MIVB en Brussel Mobiliteit streven naar zo veel mogelijk busstroken. Zo is lijn 78 een van de prioritaire lijnen in het Avantiprogramma. Die lijn kan in de toekomst door een tramlijn worden vervangen. Voorts blijft de MIVB haar aanbod op de Industrielaan uitbouwen.

nécessaires. Peut-être faut-il revoir les hypothèses émises en 2017 ? Nous discutons de ces questions avec les opérateurs.

Il est clair en tout cas que les autocaristes préféreraient être dans le centre-ville, à proximité d'une gare ferroviaire, plutôt qu'en bordure de la ville, près du métro. Avoir une gare routière à côté du ring et du métro offre cependant l'avantage de réduire le nombre d'autocars qui circulent en ville.

Le site d'Érasme reste une piste, mais n’est pas la solution idéale, à moins de prévoir plusieurs sites d’arrêts.

Depuis l’étude de 2017, aucune autre localisation pour la gare routière définitive n’a été choisie, ni à proximité des gares du Nord ou du Midi, ni du boulevard Industriel, comme le propose la commune d'Anderlecht. Néanmoins, dans le cadre des différentes études menées, certains lieux proches de gares ont été envisagés.

À proximité de la gare du Midi, trois sites avaient été pointés : la parcelle Philips, située à l’angle de la rue de France et du quadrilatère. À proximité de la gare du Nord, 32 sites avaient été analysés pour l’installation de la gare temporaire et 11 ont finalement été retenus. Ces sites ont été évalués plus en détail par le bureau d’études en fonction de différents critères et, à la suite de cette analyse, le site du boulevard du roi Albert II a été retenu.

Sachez qu’actuellement, Bruxelles Mobilité se démène également dans ce dossier pour concrétiser la solution temporaire, qui est urgente. L'administration se penchera ensuite à nouveau sur le projet définitif. Comme vous le mentionnez, la délivrance du permis de démolition ayant pris du retard, la gare routière temporaire sera seulement nécessaire à partir du mois de juin.

Concernant le projet de ligne de tram sur le boulevard Industriel, l'idée avait été évoquée, dans le cadre des discussions relatives au schéma directeur du quartier du Midi, il y a déjà quelques années, de créer un axe fort de transports publics le long du boulevard Industriel, en lien avec la création d’un nouveau park and ride au bout de l’autoroute E19. Que ce soit dans l'élaboration des plans bus ou la planification des projets, nous nous voulons aussi transparents et corrects que possible par rapport à ce que prévoit l'accord de majorité. Il en va de même pour l'axe de tram et le métro.

La STIB et Bruxelles Mobilité entendent bien réaliser les aménagements permettant aux bus de circuler au mieux, en créant dans la mesure du possible des couloirs réservés. La ligne 78 figure, à ce titre, parmi les lignes prioritaires du programme Avanti. L’aménagement en cours d'étude vise une évolutivité, ce qui permettrait de transformer le jour venu cette desserte en ligne de tram.

La STIB poursuit par ailleurs le développement de son offre de transport le long de cet axe. Depuis le 7 mars, la ligne 73 dessert également le boulevard Industriel, offrant ainsi une meilleure offre en transport public, ainsi que des correspondances directes

avec les lignes de métro 2 et 6 à la gare du Midi et la ligne de métro 5 au Ceria.

181 **De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).- Alles is blijkbaar nog mogelijk. Ik betreur het dat er in dit voor de Brusselse mobiliteit zo belangrijke dossier nog geen beslissing is genomen.*

- Het incident is gesloten.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- À ce stade, il n'y a pas d'avancée vraiment décisive, à moins que je ne me trompe. La situation doit, d'après vous, être réévaluée en cette période post-Covid-19.

Pour ce qui est de la gare routière à vocation internationale, que ce soit dans son format provisoire ou définitif, elle semble rester sujette à caution. Je ne vois aucune piste claire se dégager. Beaucoup d'options restent ouvertes, y compris le choix du site d'Érasme. Il faudra encore du temps avant d'aboutir à quelque chose de concret et, plus compliqué encore, il faudra attendre longtemps avant de voir émerger la ligne de tram sur le boulevard Industriel.

À ce stade, je suis bien en peine de distinguer des éléments susceptibles de me rassurer ou témoignant d'avancées notables et décisives dans ces dossiers importants pour la mobilité dans notre Région. Je le déplore.

- L'incident est clos.

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

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

185 **betreffende "de herbeplanting van bomen langs de Delleurlaan in Watermaal-Bosvoorde".**

QUESTION ORALE DE M. MARTIN CASIER

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

concernant "la replantation d'arbres le long de l'avenue Delleur à Watermael-Boitsfort".

187 **De heer Martin Casier (PS)** *(in het Frans).- Als gevolg van fouten bij de werkzaamheden van de MIVB aan tramlijn 8 werden in oktober 2020 een twintigtal lindebomen geveld. Op 11 november 2020 gaf u aan dat de MIVB contact zou opnemen met Brussel Mobiliteit om op haar kosten nieuwe bomen aan te planten, en dat u zou uitzoeken wat daarvoor de beste plaats was, aangezien een grotere afstand tussen de bomen en de tramsporen wenselijk was. Daar zijn we het mee eens, maar de bomen staan er nog niet. We naderen het einde van de periode waarin we bomen kunnen planten, anders zullen we een jaar moeten wachten.*

Is er al overleg geweest met Brussel Mobiliteit en de MIVB?

Wat is het precieze tijdschema voor de vervanging van de lindebomen? Waarom gebeurt die aanplanting nu niet?

U zei dat er een bouwvergunning nodig is voor de aanleg van een fietspad aan de andere kant van de sporen. Hoever staat het daarmee?

Hoe is het gesteld met de heraanleg van dit deel van de spoorlijn?

M. Martin Casier (PS).- Je voudrais faire le point sur les arbres abattus il y a plusieurs mois le long de l'avenue Delleur à la suite de travaux de la STIB sur la ligne de tram 8. En octobre 2020, une vingtaine de tilleuls ont en effet été abattus à la suite d'erreurs de gestion de ce chantier.

À l'époque, nous en avions discuté à plusieurs reprises et vous aviez apporté des réponses à nos questions. Aucun arbre n'a cependant été planté depuis. Nous allons arriver à la fin de la période à laquelle nous pouvons planter des arbres, et si nous ratons cette échéance, il faudra attendre un an.

Le 11 novembre 2020, vous aviez indiqué que "pour la suite des opérations, la STIB prendra contact avec Bruxelles Mobilité pour replanter de nouveaux arbres à ses frais. Nous prendrons toutefois le temps de décider quel est le meilleur endroit pour replanter des arbres. Replanter ces arbres aux mêmes endroits ne serait pas une bonne idée, car ils seraient trop proches des rails. Il faudrait prévoir une plus grande distance entre les arbres et les rails."

Nous vous rejoignons au sujet de la réponse que vous aviez donnée à l'époque, mais des questions doivent être soulevées.

Zullen de MIVB en Brussel Mobiliteit protocollen vastleggen voor zulke werkzaamheden, om situaties als deze voortaan te voorkomen?

Une concertation avec Bruxelles Mobilité et la STIB a-t-elle effectivement eu lieu, comme vous l'aviez annoncé en 2020 ?

Où en est le processus de remplacement de la vingtaine de tilleuls abattus ? Quel en est le calendrier précis ? Et pourquoi n'a-t-il pas lieu maintenant ?

Vous aviez mentionné la nécessité d'obtenir un permis d'urbanisme pour le déploiement d'une piste de cyclable de l'autre côté des voies. Qu'en est-il ?

Où en est le projet de réaménagement de ce tronçon de voirie ?

Un processus de coordination entre la STIB et Bruxelles Mobilité a-t-il été développé afin d'établir un référentiel avec les exigences concernant les techniques d'intervention ? Cela éviterait que de telles situations se reproduisent.

189 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Wij betreuren de gang van zaken en moeten er lessen uit trekken. De impact op het karakter van de Delleurlaan is immers groot.*

Het tijdschema voor de herplanting hangt af van de heraanleg van de trottoirs, waar een bouwvergunning voor nodig is.

Het tijdelijke fietspad langs de sporen is positief geëvalueerd en zal permanent worden.

In december 2021 liet ik de heer Coomans de Brachène al weten dat de MIVB en Brussel Mobiliteit al een protocol hadden opgesteld voor het geval er bomen dichtbij de tramsporen zouden staan.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Plusieurs réunions constructives ont effectivement eu lieu entre Bruxelles Mobilité et la STIB à propos de l'avenue Delleur. Nous déplorons tous ce qu'il s'y est passé et nous devrons en tirer les leçons. Les conséquences pour le caractère et l'image de la rue sont énormes.

Le calendrier de remplacement des arbres abattus n'est pas encore fixé. Leur placement dépend en effet du projet de rénovation des trottoirs, pour lequel urban.brussels a exigé un permis d'urbanisme. Dès que la situation administrative le permettra, et en fonction des moyens humains disponibles, les trottoirs seront rénovés et les arbres replantés.

Le test de la piste cyclable en voirie a été évalué positivement. En concertation avec la commune, nous avons entrepris les démarches administratives pour pérenniser le marquage à cet endroit.

Pour qu'une telle situation ne se reproduise plus, la STIB et Bruxelles Mobilité doivent établir ensemble un référentiel reprenant les exigences en matière de techniques d'intervention. En décembre 2021, j'ai déjà indiqué à M. Coomans de Brachène que la STIB avait mis en place avec Bruxelles Mobilité un protocole spécifique pour le cas où des arbres se trouvent à proximité immédiate des voies de tram.

191 **De heer Martin Casier (PS)** *(in het Frans).- Het is geruststellend te horen dat er technische protocollen zijn opgesteld, zodat we soortgelijke situaties op andere wegen kunnen voorkomen.*

Het zal blijkbaar nog een jaar duren voordat er nieuwe bomen in de Delleurlaan worden geplant. Dat is jammer uit esthetisch oogpunt, maar vooral een probleem voor de biodiversiteit, want het ging om majestueuze bomen en de nieuwe bomen zullen tijd nodig hebben om te groeien.

Ik neem nota van de technische problemen, maar veel burgers begrijpen niet dat het zo lang duurt om bomen te planten. Wij

M. Martin Casier (PS).- La dernière partie de votre réponse est tout à fait rassurante. Il était absolument nécessaire de pouvoir disposer de ces référentiels techniques. Il me semble inquiétant qu'ils n'existaient pas auparavant, mais maintenant qu'ils sont là, ils devraient nous permettre d'éviter des situations équivalentes dans d'autres voiries.

Si je me fie à votre réponse, nous devrons compter une année de plus avant que les arbres de cette avenue ne soient replantés. C'est en effet dommage d'un point de vue esthétique, pour le superbe alignement que cela représente. Mais c'est avant tout un problème sur le plan de la biodiversité, car ces arbres étaient

moeten alle administraties op één lijn krijgen om de situatie zo snel mogelijk op te lossen.

- Het incident is gesloten.

majestueux et ceux que l'on replantera éventuellement mettront du temps à pousser.

Plus tôt nous agirons, mieux ce sera. Je prends note des problèmes techniques, mais de nombreux citoyens qui s'étaient déjà mobilisés à l'époque ne comprennent pas que la plantation d'arbres prenne autant de temps. Nous devons faire en sorte que toutes les administrations impliquées soient sur la même longueur d'onde pour régler cette situation le plus rapidement possible.

Nous devrons malheureusement attendre l'année prochaine. J'espère que la situation sera réglée à l'arrivée de l'hiver, pour que les arbres puissent être plantés dans les temps. Je reviendrai vers vous si tel n'est pas le cas.

- L'incident est clos.