



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**Integraal verslag
van de interpellaties
en de vragen**

Commissie voor de Mobiliteit,

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

**VERGADERING VAN
DINSDAG 29 MAART 2022**

ZITTING 2021-2022

**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 29 MARS 2022**

SESSION 2021-2022

Afkortingen en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

KMO - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

Siamu - Service d'incendie et d'aide médicale urgente

SPF - service public fédéral

Forem - Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

VDAB - Office flamand de l'emploi et de la formation professionnelle

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

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

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

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

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

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

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

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Dominiek Lootens-Stael 1

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

betreffende "de parkeermoeilijkheden voor onderwyzend personeel en personeel van crèches en politie en andere dienstverlenende beroepen".

Vraag om uitleg van de heer Youssef Handichi 4

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

betreffende "het plan van de MIVB tegen werkverzuim en de oneerlijke ontslagen".

Bespreking – Sprekers:

De heer Youssef Handichi (PTB)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein 6

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

betreffende "het toezicht op de uitvoering van de resolutie betreffende de verplichte installatie van een intelligent antibotsingsysteem op de MIVB-bussen".

Vraag om uitleg van de heer David Leisterh 11

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

SOMMAIRE

Question orale de M. Dominiek Lootens-Stael 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 "les difficultés de stationnement auxquelles sont confrontés le personnel enseignant, le personnel des crèches, les services de police et autres métiers de services".

Demande d'explications de M. Youssef Handichi 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 plan absentéisme de la STIB et les licenciements abusifs".

Discussion – Orateurs :

M. Youssef Handichi (PTB)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de M. Marc Loewenstein 6

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 suivi de la mise en œuvre de la résolution visant à rendre obligatoire l'installation d'un système anticollision intelligent sur les bus de la STIB".

Demande d'explications de M. David Leisterh 11

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-

belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

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

en aan de heer Sven Gatz, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel,

betreffende "de financiering van de uitbreidingen van het Brussels metronetwerk".

Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Christophe De Beukelaer, 11

betreffende "de kosten voor de verlenging van metro noord".

Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Dominiek Lootens-Stael, 11

betreffende "de financiering van de geplande metrolijn 3".

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

De heer David Leisterh (MR)

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang)

De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)

De heer Ibrahim Dönmez (PS)

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)

De heer Youssef Handichi (PTB)

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

et 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. Sven Gatz, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des finances, du budget, de la fonction publique, de la promotion du multilinguisme et de l'image de Bruxelles,

concernant "le financement des extensions du réseau de métro bruxellois".

Demande d'explications jointe de M. 11 Christophe De Beukelaer,

concernant "le coût du prolongement du métro nord".

Demande d'explications jointe de M. 11 Dominiek Lootens-Stael,

concernant "le financement de la future ligne de métro 3"

Discussion conjointe – Orateurs :

M. David Leisterh (MR)

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang)

M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés)

M. Ibrahim Dönmez (PS)

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mme Carla Dejonghe (Open Vld)

M. Youssef Handichi (PTB)

M. Marc Loewenstein (DéFI)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	31	Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	31
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de herinrichting van de Bergensesteenweg in het kader van de herorganisatie van de mobiliteit in Kuregem".		concernant "le réaménagement de la chaussée de Mons dans le contexte de la réorganisation de la mobilité à Cureghem".	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	34	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	34
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "het verlaten busstation bij het Zuidstation".		concernant "la gare d'autobus abandonnée à la gare du Midi".	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	37	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	37
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de vertraging bij de terugkeer van de eVillo!-batterijen".		concernant "le retard du retour des batteries des e-Villo".	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	37	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	37
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
betreffende "de voorlopige herinrichting van het Montgomeryplein".		concernant "le réaménagement provisoire du square Montgomery".	
Mondelinge vraag van de heer Michaël Vossaert	46	Question orale de M. Michaël Vossaert	46
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-	

belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende "de beslissing van de gemeente Dilbeek betreffende de bestrijding van het doorgaand verkeer in de wijk Kattebroek".

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Françoise Schepmans,

betreffende "de gevolgen van de beslissing van de gemeente Dilbeek om de toegang te beperken voor de mobiliteit in Sint-Jans-Molenbeek, Sint-Agatha-Berchem en Anderlecht".

46

Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,

concernant "la décision de la commune de Dilbeek concernant la lutte contre le trafic de transit dans le quartier Kattebroek".

Question orale jointe de Mme Françoise 46 Schepmans,

concernant "l'impact sur la mobilité à Molenbeek-Saint-Jean, Berchem-Sainte-Agathe et Anderlecht de la décision de limitation d'accès prise par la commune de Dilbeek".

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

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEEL

QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEEL

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

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

betreffende "de parkeermoeilijkheden voor onderwijzend personeel en personeel van crèches en politie en andere dienstverlenende beroepen".

concernant "les difficultés de stationnement auxquelles sont confrontés le personnel enseignant, le personnel des crèches, les services de police et autres métiers de services".

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en heel wat gemeenten voeren een beleid dat erop gericht is om veel parkeerplaatsen langs de openbare weg te doen verdwijnen. Het is terecht dat er ruimte vrijkomt voor andere functies maar de slinger mag niet doorslaan en dit mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid voor alle mensen die betrokken zijn bij het functioneren van ons gewest.

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (*en néerlandais*).- *La Région de Bruxelles-Capitale et de nombreuses communes suppriment à juste titre beaucoup de places de stationnement le long des voies publiques, mais cela ne doit pas se faire au détriment des personnes impliquées dans le fonctionnement de notre Région.*

Bepaalde beroepsgroepen zijn afhankelijk van hun wagen omdat ze gebonden zijn aan werkuren waarin het openbaar vervoer niet beschikbaar is of omdat ze materiaal moeten vervoeren. Voor hen is het vaak moeilijk om een geschikte parkeerplaats te vinden in de buurt van hun werkplek. Bepaalde instellingen voorzien in parkeerplaatsen voor bezoekers en personeel maar dat is niet overal mogelijk.

En raison de cette diminution et de la politique tarifaire des communes, ceux qui dépendent de leur voiture trouvent difficilement des places de stationnement adéquates à proximité de leur lieu de travail.

Ik werd gecontacteerd door enkele leerkrachten die mij erop wezen dat het aanbod aan parkeerplaatsen in de buurt van hun school steeds verder afneemt. Ook het tariefbeleid van de gemeenten, die al dan niet hun bevoegdheden op dat vlak hebben uitbesteed aan parking.brussels, roept vragen op.

En raison des difficultés de stationnement, les écoles, les crèches et la police bruxelloises peinent à garder leur personnel.

Het personeel van scholen en crèches en politiemensen kunnen vaak een parkeerkaart aankopen, persoonlijk of via hun werkgever. In Jette kost die 75 euro per jaar terwijl je dezelfde kaart in Anderlecht kunt aankopen voor 125 euro per jaar. Het is ook mogelijk om ze maandelijks of per trimester aan te kopen.

De instellingen waarover ik spreek, hebben alle moeite van de wereld om hun personeel in Brussel te houden. Dat is deels te wijten aan de Brusselse hoofdstedelijke omgeving. Er zijn echter enkele factoren die de problematiek nog versterken. Die mensen kunnen vaak niet anders dan met de wagen naar hun werk te gaan en de parkeerproblemen die ze ondervinden zijn soms een belangrijke factor om te overwegen om van werkplek te veranderen.

Die mensen voelen zich dikwijls weggepest en onheus behandeld door de overheden van de plaatsen waarvoor ze het beste van zichzelf geven ten dienste van de samenleving. Stelt u zich eens in de plaats van die leerkrachten die elke dag uit Vlaanderen of Wallonië naar Brussel komen om elke dag opnieuw het beste van zichzelf te geven om onze kinderen gedegen onderricht te geven.

Ces personnes se sentent souvent injustement traitées par les pouvoirs publics des lieux où elles donnent le meilleur d'elles-mêmes au service de la société. Ce sentiment est renforcé les énormes différences de prix des cartes annuelles de stationnement qu'elles peuvent acheter, selon les communes, mais aussi, pour la même fonction dans la même commune, selon leur employeur.

Als dank wordt hun dan gevraagd om jaarlijks 125 euro neer te tellen.

Dat gevoel wordt soms nog versterkt door de ongelijke behandeling. Hoe valt het immers te rechtvaardigen dat een leerkracht in Anderlecht 125 euro moet betalen, een leerkracht in Jette 75 euro en een in de stad Brussel nog wat minder?

Soms is de ongelijkheid nog groter, want de ene leerkracht in Anderlecht moet 125 euro ophoesten, terwijl andere leerkrachten in dezelfde gemeente slechts 75 euro betalen omdat ze toevallig in het gemeentelijke onderwijs staan en de gemeente een deel van het bedrag voor haar rekening neemt. Zulke zaken leiden tot heel wat frustratie en dat moeten we ernstig nemen.

Welk beleid voeren parking.brussels en u om de dienstverlenende beroepsgroepen tegemoet te komen in hun behoefte aan voldoende en betaalbare parkeerplaatsen?

Hoe staat u tegenover het idee om voor die personen en eventueel nog voor andere essentiële beroepsgroepen parkeren gratis dan wel nagenoeg gratis te maken? Daarmee zou u ze enigszins belonen voor het feit dat zij elke dag opnieuw samen met ons van het Brussels Gewest een betere plek proberen te maken. Daarmee zou u ze bedanken, in plaats van ze te straffen, voor het werk dat ze verrichten.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De essentie van uw vraag over de verschillen tussen gemeenten is terecht, maar die gemeenten hebben autonomie. We kunnen discussiëren over de beste verhouding tussen de bevoegdheden van het gewest en de gemeenten, maar momenteel kunnen de gemeenten autonoom een deel van hun parkeerbeleid vormgeven. Het gewest probeert te harmoniseren door de tarieven van de zones en van de vrijstellingskaart te bepalen, maar de gemeenten beslissen onder welke voorwaarden ze vrijstellingskaarten toekennen, hoe ze hun grondgebied al dan niet in gereguleerde zones opdelen en waar ze voorbehouden parkeerplaatsen inrichten. Dat is de reden van het verschil in regels en tarieven.

Er zijn drie types gewestelijke vrijstellingskaarten: de parkeerkaart voor dringende medische zorgen, voor niet-dringende medische thuiszorg en voor dringende interventies. Het betreft beroepen die niet op een welbepaalde plaats maar ook bij mensen thuis worden uitgevoerd. Die parkeerkaarten worden aangevraagd bij parking.brussels. Daarnaast zijn er de gemeentelijke vrijstellingskaarten: bewonerskaarten, bezoekerskaarten en professionele kaarten. Een persoon, een bedrijf of een school in de gemeente die zijn of haar diensten heeft overgedragen aan parking.brussels, kan zich rechtstreeks tot het parkeeragentschap richten en in de andere gevallen gebeurt dat via de gemeente, die beslist over de voorwaarden.

Als je honderdvijftig vrijstellingskaarten ter beschikking stelt voor honderd parkeerplaatsen, dan maak je de mensen iets wijs. Je moet ook rekening houden met het aantal beschikbare parkeerplaatsen en ervoor zorgen dat mensen

Que mettez-vous en place avec parking.brussels pour permettre aux professions de service de disposer de places de stationnement abordables et en suffisance ?

Que pensez-vous d'instaurer la gratuité, ou presque, du stationnement pour ces personnes, et éventuellement pour d'autres professions ? Ce serait une manière de les remercier pour le travail qu'elles accomplissent.

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Les règles et les tarifs diffèrent en effet selon les communes, car si la Région détermine les tarifs des zones et de la carte de dérogation, les communes fixent les conditions d'octroi des cartes de dérogation, la division de leur territoire en zones, et l'emplacement des places de stationnement réservées.*

Il existe trois types de cartes de dérogation régionales : pour les prestataires de soins médicaux urgents, pour les prestataires de soins médicaux non urgents et pour les professionnels en intervention. Ces cartes sont demandées sur le site parking.brussels. Il existe aussi des cartes de dérogation communales : cartes de résident, cartes de visiteur et cartes professionnelles. Elles sont demandées à la commune ou à parking.brussels pour les communes qui lui ont transféré ses services.

Lors de la délivrance des cartes de dérogation et pour que les gens puissent les utiliser valablement, il faut tenir compte du nombre de places de stationnement disponibles. La fluidité et la rotation du stationnement sont aussi très importantes. C'est notamment ce qui motive la politique de stationnement et de tarification.

met een vrijstellingskaart daarvan gebruik kunnen maken. De doorstroming in het parkeren is heel belangrijk. Wie niet lang ter plaatse blijft, moet zich verplaatsen. Op die manier creëer je de mogelijkheid om voldoende parkeerruimte te behouden. Dat is een van de redenen van het parkeer- en tariefbeleid.

¹¹⁵ Daar waar het kan, willen we het parkeren buiten de openbare weg stimuleren om zo het parkeren langs de weg in te dijken. Er zijn ook nog andere systemen voor het off-street parkeren, die een ondersteunend kader bieden.

Met het Gewestelijk Mobiliteitsplan willen we alle weggebruikers overtuigen om, daar waar het kan, zoveel mogelijk alternatieve vervoersmiddelen in te zetten. Dat komt ten goede aan de mensen die geen alternatieven hebben. Bepaalde vakmensen voor wie de wagen onontbeerlijk is om hun beroep uit te oefenen, ongeacht de activiteit, zullen sneller een parkeerplaats vinden wanneer de algemene verkeersdruk verlaagt. Het inzetten op openbaar vervoer en fietsinfrastructuur is indirect ook een manier om ervoor te zorgen dat wie geen alternatief heeft vlotter een parkeerplaats kan vinden.

Zo zorgen we voor een kwaliteitsvolle leefomgeving en geven we de economische en demografische ontwikkeling van het gewest alle kansen.

Voor de exacte tarieven van de parkeerkaarten verwijs ik naar mijn recente antwoord hieromtrent.

¹¹⁷ **De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).**- Ik heb niet echt een oplossing gehoord. Als je in de omgeving van scholen plots massaal parkeerplaatsen afschaft, zorgt dat voor problemen, want scholen hebben meestal niet voldoende ruimte om op de site van de school parkeerplaatsen voor leerkrachten te creëren. Het kan niet de bedoeling zijn dat speelplaatsen tot parkings worden omgevormd.

U zegt dat u met uw parkeerbeleid mensen ertoe wilt aanzetten om voor alternatieve verplaatsingsvormen te kiezen. U creëert evenwel het omgekeerde effect. Wanneer een leerkracht 125 euro per jaar moet betalen voor een parkeerkaart, dan zal hij niet geneigd zijn om slechts tien keer per jaar met zijn wagen naar school te komen, dus wanneer het echt noodzakelijk is, maar zal hij veel vaker voor de auto kiezen, omdat hij dat bedrag toch al heeft moeten ophoesten. Ik hoor van leerkrachten dat ze amper de fiets nemen en vaker met de wagen komen dan vroeger omdat ze zoveel moeten betalen. U creëert dus het omgekeerde effect van wat u beoogt.

¹¹⁹ De leerkrachten in het Franstalige onderwijs kampen ongetwijfeld met dezelfde parkeerproblemen, maar uit de regelmatige interpellaties in de Raad van de Vlaamse Gemeenschapscommissie blijkt duidelijk dat die parkeerproblematiek een belangrijke rol speelt in het lerarentekort. Nederlandstalige leerkrachten uit Vlaanderen gaan door dat probleem vaak op zoek naar een baan dicht bij huis, op een plek waar ze dagelijks naartoe kunnen zonder geconfronteerd te worden met al die parkeerstress en zonder

Dans la mesure du possible, nous encourageons le stationnement hors voirie.

Avec le plan régional de mobilité, nous voulons convaincre les gens d'utiliser d'autres moyens de transport que la voiture. Cela profitera à ceux qui n'ont pas d'autres solutions et facilitera la recherche d'une place de parking à ceux pour qui la voiture est indispensable à l'exercice de leur profession. L'investissement dans les transports publics et les infrastructures cyclables libère aussi indirectement des places de stationnement.

Pour les tarifs exacts des cartes de stationnement, je vous renvoie à ma récente réponse à ce sujet.

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) *(en néerlandais).*- *Je n'ai pas entendu de solution, notamment aux problèmes que pose la suppression de places de stationnement aux abords des écoles.*

Vous dites que votre politique de stationnement vise à encourager les gens à choisir des formes alternatives de transport, mais vous créez l'effet inverse. En effet, devoir payer 125 euros par an pour une carte de stationnement, incite des enseignants à prendre leur voiture même lorsque ce n'est pas absolument nécessaire.

Il ressort des interpellations régulières à la VGC que les problèmes de stationnement influent sur la pénurie de personnel dans les écoles, mais aussi dans les crèches et la police.

Je vous demande donc à nouveau d'adapter votre politique de stationnement en faveur de ces gens qui contribuent à la Région Bruxelles et à l'avenir de nos enfants.

extra te moeten betalen. Dat geldt allicht ook voor het personeel van kinderdagverblijven en de politie.

Daarom verzoek ik u nogmaals om uw parkeerbeleid aan te passen ten gunste van al die mensen die van Brussel een betere plek maken en mee bouwen aan de toekomst van onze kinderen. Dat kan aan de hand van een vrijstelling of een andere oplossing, zolang ze maar niet gestraft worden voor het feit dat ze in Brussel werken.

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER YOUSSEF HANDICHI

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

betreffende "het plan van de MIVB tegen werkverzuim en de oneerlijke ontslagen".

De heer Youssef Handichi (PTB) (in het Frans).- *Het beleid rond ziekteverzuim van de MIVB heeft al honderden slachtoffers gemaakt en wordt dan ook gecontesteerd door de vakbonden. De Bradford-formule berekent blindelings de periodes van arbeidsongeschiktheid en dat leidt heel snel tot een onderhoud met de werknemers.*

Die gesprekken zijn een schending van het medisch geheim. De werknemer moet ook een document ondertekenen, waarin hij op de hoogte gebracht wordt dat zijn afwezigheid de organisatie van het werk verstoort. Dat document wordt dan gebruikt om de werknemer onder druk te zetten of om later een ontslag te verantwoorden.

Ik was dus zeer verwonderd toen het kabinet van minister Gatz in de pers verklaarde dat de Bradford-formule sinds eind 2019 niet meer gebruikt wordt in de Brusselse openbare diensten. Een woordvoerder zei bovendien dat zowel de Europese justitie als de Gegevensbeschermingsautoriteit bedenkingen heeft bij die methode.

MIVB-personeel wordt dus niet alleen ontslagen op onterechte en discriminatoire gronden. Er wordt ook een enorme druk op hen uitgeoefend.

- *L'incident est clos.*

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. YOUSSEF HANDICHI

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

concernant "le plan absentéisme de la STIB et les licenciements abusifs".

M. Youssef Handichi (PTB).- La politique en matière d'absentéisme de la STIB a déjà fait des centaines de victimes. Elle est pourtant rejetée par les syndicats car, basée sur le facteur (ou indice) de Bradford, elle calcule de manière aveugle les périodes d'incapacité de travail de chaque travailleur. Ainsi, un agent de la STIB qui atteint trois périodes d'incapacité de travail sur les douze derniers mois, qu'elles soient d'un jour ou d'un mois, se voit convoqué à un entretien pour absentéisme.

Outre les violations du secret médical inévitables auxquels ils donnent lieu, ces entretiens sont également l'occasion de signaler au travailleur, au moyen d'un document qu'il est invité à signer, à quel point son "absentéisme fréquent engendre une désorganisation du travail". Cette signature est ensuite utilisée soit pour mettre la pression sur l'agent afin qu'il "diminue" son absentéisme, soit pour justifier un licenciement en prétendant que l'agent avait été prévenu et qu'il s'était engagé à faire des efforts. Voilà la situation actuelle.

J'ai donc été fort étonné que le cabinet du ministre de la fonction publique de la Région bruxelloise, Sven Gatz, déclare dans la presse que cet indice n'était plus utilisé depuis fin 2019. Je cite l'un des porte-parole du ministre : "Nous n'utilisons plus la méthode Bradford dans la gestion des ressources humaines des services publics régionaux et organismes d'intérêt public bruxellois (tels que la STIB). En effet, l'utilisation du facteur de Bradford est fortement remise en cause par la justice européenne et l'Autorité de protection des données."

Des agents de la STIB sont donc non seulement licenciés de manière abusive et discriminatoire sur la base de leur seul état de santé, mais une pression généralisée, aux effets contre-productifs et dramatiques, est ainsi instaurée sur l'ensemble du personnel.

127

Het resultaat is dat personeelsleden te snel terug aan het werk gaan en soms zware arbeid verrichten terwijl ze nog ziek zijn of medicatie nemen.

Al jaren vechten de vakbonden dat beleid aan. Ze vragen dat de oorzaken van het ziekteverzuim aangepakt zouden worden, niet de gevolgen. Daarbij hebben ze ook al concrete uitwegen getoond om het absentisme te doen dalen. De personeelsverantwoordelijken van de MIVB hebben daar echter geen oren naar en blijven vasthouden aan een hardvochtig beleid, zoals dat in grote multinationals gehanteerd wordt.

Welke maatregelen neemt u opdat de MIVB haar beleid rond ziekteverzuim zou aanpassen en opdat werknemers niet onterecht ontslagen worden vanwege een ziekte?

129

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het Brussels Parlement is geen controlecommissie van de MIVB. Uw vragen zijn eigenlijk voer voor de overlegorganen binnen de MIVB.*

De MIVB is geen gewestelijke overheidsdienst, maar een instelling van openbaar nut, die via een ordonnantie belast is met een specifieke dienstverlening. Ze valt dus niet onder de gewestelijke bestuursbepalingen.

Uw zware beschuldigingen op basis van een anoniem en dus oncontroleerbaar getuigenis in de media neigen naar laster. Enige omzichtigheid is dus op haar plaats.

De MIVB is niet op de hoogte van klachten bij Unia over het gebruik van de Bradford-formule. Die wordt overigens niet ingezet om werknemers te ontslagen. Het is een instrument dat de werkgever op een probleem kan wijzen. Niemand kan ontkennen dat werkgevers een hoog of atypisch ziekteverzuim in de gaten moeten houden, maar dat hoeft daarom niet automatisch te leiden tot sancties of het opzeggen van een contract.

Misbruik dat de dienst ontregelt, is altijd mogelijk. Andere vervelende situaties zijn niet altijd te wijten aan gezondheidsproblemen. De MIVB probeert die dossiers altijd op een heel menselijke manier te behandelen.

Het ontslagpercentage ligt bij de MIVB overigens lager dan het nationale gemiddelde: in 2020 was dat 0,55% tegenover 2,74%.

Par exemple, certains agents de la STIB, au lieu de se soigner complètement, reviennent au travail de manière anticipée, avec tous les risques de rechute et de prolongation de la maladie que ce retour prématuré suppose. Parfois, il y a même des cas d'inaptitude définitive. Tous les jours, des agents de la STIB prennent leur service et effectuent parfois des travaux lourds dans les garages ou transportent des voyageurs dans leur tram, bus ou métro, tout en étant malades ou sous médication, parce qu'ils craignent que la prochaine période d'incapacité de travail leur soit fatale.

Depuis des années, les syndicats dénoncent les dérives de cette politique anti-absentéisme et demandent que l'on s'attaque aux causes de l'absentéisme et non à ses conséquences. Ils dénoncent l'échec de cette gestion de l'absentéisme et proposent des pistes concrètes pour le faire baisser. Cependant, les responsables des ressources humaines de la STIB font la sourde oreille et continuent à mettre en œuvre une "absenteeism policy" comme il en existe dans les multinationales les plus féroces sur le plan social et qui n'est plus utilisée dans nos organismes d'intérêt public depuis 2019, si je me réfère aux déclarations du porte-parole du ministre Sven Gatz.

Quelles mesures prenez-vous pour que la STIB modifie son plan d'absentéisme et pour garantir qu'elle ne licencie pas abusivement des travailleurs en raison de leurs arrêts maladie ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le Parlement bruxellois n'est pas une commission de contrôle de la STIB. Plusieurs éléments de votre question relèvent des organes de concertation de la STIB prévus à cet effet, au sein desquels des débats ont déjà eu lieu.

La STIB est un organisme d'intérêt public, c'est-à-dire une personne morale de droit public à qui a été confiée, par ordonnance, la gestion d'un service public. Elle est dotée d'un conseil d'administration et d'un comité de gestion et n'est pas une administration régionale. Ainsi, les dispositions régionales relatives aux administrations ne la concernent pas. Des échanges d'informations ont toutefois lieu.

Les accusations très graves que vous formulez par rapport à la politique d'absentéisme de la STIB, notamment sur la base d'un témoignage anonyme - et donc non vérifiable - paru dans les médias, s'apparentent à de la diffamation. Je vous engage à la plus grande prudence.

La STIB n'a pas connaissance de plaintes qui auraient été déposées auprès d'Unia au sujet de l'utilisation de l'indice de Bradford. Il n'est pas utilisé à la STIB dans le but de licencier des collaborateurs. Il s'agit d'un indicateur parmi d'autres qui permet d'attirer l'attention de la direction en cas de problème. Personne ne peut contester qu'il relève de la responsabilité de l'employeur de s'inquiéter d'un absentéisme élevé ou atypique chez certains travailleurs, et de le suivre. Cela ne signifie pas que ce suivi conduit automatiquement et aveuglément à des sanctions ou à des ruptures de contrats de travail.

¹³¹ **De heer Youssef Handichi (PTB)** (in het Frans).- *Uw antwoord verrast mij. De woordvoerder van minister Gatz zegt dat de Bradford-formule sinds 2019 niet meer gebruikt wordt in de gewestelijke openbare diensten en instellingen van openbaar nut. We zijn nu 2022 en u zegt net dat die berekeningswijze toch nog als indicator gebruikt wordt bij de MIVB.*

Ik baseer me niet op anonieme getuigenissen in een krant. Ik ben vakbondsafgevaardigde geweest en heb in de ondernemingsraad van de MIVB gezeten. Toen werd deze methode al aangeklaagd bij de directie. Er is nog niets veranderd, het is zelfs verergerd. Ik heb er nog altijd goede contacten en ik weet dat de vakbonden er zich nog altijd tegen verzetten. In de ondernemingsraad en het comité voor preventie en bescherming op het werk is het een bron van discussie.

Kunt u de tegenstrijdigheid verklaren tussen uw uitspraak hier en die van het kabinet van minister Gatz?

¹³⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *U vroeg me naar de situatie bij de MIVB en ik heb u geantwoord.*

¹³⁵ **De heer Youssef Handichi (PTB)** (in het Frans).- *Het kabinet van minister Gatz zegt dat de formule niet meer gebruikt wordt sinds 2019 en u zegt dat ze vandaag nog wel gebruikt wordt!*

- Het incident is gesloten.

¹⁴¹ **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

¹⁴¹ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

Dans certains cas, il peut y avoir des abus manifestes qui désorganisent le service rendu au voyageur, alourdissent la charge de travail des collègues et coûtent à la collectivité. Dans d'autres cas apparaissent des situations malheureuses, qui ne sont d'ailleurs pas toujours liées à l'état de santé. Dans de tels cas, la STIB essaie d'accompagner ses collaborateurs avec une humanité dont peu d'entreprises peuvent se targuer.

Enfin, le taux de licenciement au sein de la STIB se situe au-dessous de la moyenne nationale. En 2020, il s'élevait à 0,55 %, alors que la moyenne nationale atteignait 2,74 %.

M. Youssef Handichi (PTB).- Je viens de citer le porte-parole du ministre Sven Gatz, qui a déclaré que l'indice de Bradford n'était plus utilisé dans la gestion des ressources humaines des services publics régionaux et des organismes d'intérêt public (OIP) depuis fin 2019. Or, nous sommes en 2022 et vous venez de nous dire que cet indice était toujours utilisé en tant qu'indicateur à la STIB - qui est un OIP. Je suis donc assez surpris par vos propos, Mme la ministre.

S'agissant de la situation à la STIB, je ne me base pas sur des témoignages anonymes publiés dans un journal. J'ai été délégué syndical, élu au conseil d'entreprise et, à l'époque, on dénonçait déjà ces méthodes de la direction. Je me base donc sur ma propre expérience. Je constate aujourd'hui que non seulement, les choses n'ont pas changé, mais que l'on a même donné un coup d'accélérateur. C'est pour cette raison que les syndicats luttent toujours. Je suis au courant de ce qui fait débat au sein des syndicats, en conseil d'entreprise et en comité pour la prévention et la protection au travail, car j'ai toujours des liens très forts avec les travailleurs de la STIB. Je ne les ai pas oubliés et je n'ai pas tourné la page.

Pourriez-vous nous éclairer sur cette contradiction entre vos déclarations en commission, dont il ressort que l'indice de Bradford est encore utilisé au sein de la STIB, et le fait que, selon le cabinet de M. Gatz, il ne l'est plus au sein des OIP depuis 2019 ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Vous m'avez demandé quelle était la situation à la STIB, et je vous ai répondu.

M. Youssef Handichi (PTB).- Le cabinet du ministre Sven Gatz affirme que cet indice n'est plus utilisé depuis 2019 et vous nous dites qu'il l'est encore aujourd'hui !

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE 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,

141 **betreffende "het toezicht op de uitvoering van de resolutie betreffende de verplichte installatie van een intelligent antibotsingsysteem op de MIVB-bussen".**

143 **De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).**- Op 27 april 2018 keurde het Brussels Hoofdstedelijk Parlement een resolutie goed over de verplichte installatie van een intelligent antibotsingsysteem op alle bussen van de MIVB. Er moest een evaluatie komen van de technische en financiële aspecten en van de veiligheid van een detectiesysteem op de MIVB-bussen. Daarnaast moest ook de planning voor de installatie worden onderzocht.

Begin 2020 liet u weten dat de MIVB een bestek opstelde voor de toekenning van een opdracht betreffende een risicoanalyse van vier rijhulpsystemen die een waarschuwing geven wanneer er gevaar is voor een botsing, wanneer het voertuig zijn rijvak verlaat, wanneer de snelheidslimiet wordt overschreden en wanneer er onvoldoende afstand wordt gehouden.

De opdracht werd in 2019 aan Vias Institute toegekend. Het eindrapport werd in de loop van februari 2020 verwacht. Vias moest nagaan hoe relevant de installatie van de betrokken systemen is en op basis daarvan aanbevelingen doen voor de installatie ervan op de MIVB-bussen.

145 *Voorts hangt de installatie af van de resultaten die testen met de systemen opleveren. Ondertussen heeft de MIVB wel al nieuwe bussen besteld.*

Wat zijn de conclusies van Vias Institute? Acht het de installatie van een rijhulpsysteem aangewezen?

concernant "le suivi de la mise en œuvre de la résolution visant à rendre obligatoire l'installation d'un système anticollision intelligent sur les bus de la STIB".

M. Marc Loewenstein (DéFI).- La STIB développe aujourd'hui sa flotte de bus et a lancé d'importants marchés. Les technologies évoluent rapidement et permettent, au-delà de l'aspect de la sécurité repris dans la résolution, de collecter automatiquement des données d'une grande utilité pour les gestionnaires publics : identification des défauts d'aménagement, des points noirs, des problèmes de signalisation, évaluation de la conduite des chauffeurs permettant de mieux gérer les formations, etc.

Le 27 avril 2018, le Parlement régional bruxellois adoptait une résolution visant à rendre obligatoire l'installation d'un système anticollision intelligent sur les bus de la STIB, ainsi que sur les nouveaux véhicules mis en circulation. Les demandes portaient sur la réalisation d'une évaluation technique, sécuritaire et financière de l'installation d'un système de capteurs multivisions sur les bus de la STIB et sur la planification, au regard de cette évaluation, de l'équipement de tous les bus de la STIB d'un tel système.

En réponse à une question posée sur le sujet début 2020, vous m'informiez que, comme stipulé à l'article 29 du contrat de service public signé entre la STIB et le gouvernement bruxellois, et comme le demandait la résolution, la STIB a établi un cahier des charges en vue de l'attribution d'un marché. Celui-ci vise à effectuer l'analyse de risque de quatre systèmes d'aide à la conduite qui avertissent en cas de danger de collision, de sortie de bande de circulation, de non-respect des limitations de vitesse et de non-respect des distances de sécurité.

Le marché a été attribué le 1er mai 2019 à l'Institut Vias et le rapport final était attendu dans le courant du mois de février 2020.

Les analyses de l'Institut Vias auront pour objectifs :

- de déterminer la pertinence de l'installation de ces systèmes sur la base des trois critères suivants : financier, sécurité, opérationnel (technique), ainsi que des éventuels effets non désirés ;

- d'émettre sur cette base des recommandations par rapport à ces systèmes et un avis quant à l'opportunité d'insérer éventuellement ces systèmes sur l'ensemble de la flotte de bus de la STIB et/ou dans les prochains cahiers des charges pour les commandes de nouveaux bus.

La décision d'installer ces systèmes sur l'ensemble de la flotte de bus de la STIB dépendra également de l'évaluation des tests en situation réelle des dispositifs recommandés, qui auront lieu dans la foulée de la remise du rapport. Depuis, deux années se sont écoulées et des nouveaux bus ont été commandés.

Vonden er testen plaats? Zo ja, met welk systeem en wat waren de resultaten?

Worden dergelijke systemen op de MIVB-bussen geïnstalleerd? Op hoeveel bussen en binnen welke termijn?

Wil de MIVB ook systemen installeren voor het automatisch verzamelen van gegevens over problemen met de weginrichting of voor de analyse van het rijgedrag van de chauffeurs?

147

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De veiligheid van haar reizigers en van de andere weggebruikers is een prioriteit voor de MIVB. Ze is dan ook voortdurend op zoek naar oplossingen die de veiligheid op haar netwerk kunnen verhogen.*

De MIVB stelde een bestek op voor een risicoanalyse van vier rijkhulpsystemen, die aan Vias Institute is toegekend. Dat diende in januari 2020 zijn eindrapport in.

Vias Institute concludeerde dat er geen universele oplossing is om alle mogelijke ongevallen te voorkomen. Meerdere technische oplossingen zijn niet geschikt voor het openbaar vervoer in de stad, onder andere door de nabijheid van de gebruikers of door de weginrichting. Om ongevallen te voorkomen met personen die zich voor de bus bevinden, is een systeem dat zachte weggebruikers detecteert aangewezen. Dat moet echter vooraf worden getest.

Uit de kosten-batenanalyse blijkt dat de bestaande technologieën niet rendabel zijn voor de MIVB, maar wel voor de samenleving, omdat die hoge sociale kosten kan vermijden.

Quelles sont les conclusions du rapport de Vias ?

L'installation d'un tel système est-elle jugée pertinente du point de vue financier, opérationnel et de la sécurité ?

Des tests en situation réelle ont-ils été réalisés ? Dans l'affirmative, avec quel système et avec quels résultats ?

De tels dispositifs ont-ils été ou seront-ils installés sur la flotte de bus de la STIB ? Dans quelle proportion et dans quels délais ?

Outre les dispositifs anticollision, la STIB a-t-elle installé ou prévoit-elle d'installer sur son charroi des outils de collecte automatique de données (identification des défauts d'aménagement, points noirs, problèmes de signalisation, analyse de la conduite des chauffeurs, etc.) ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La sécurité est une priorité pour la STIB, qu'il s'agisse de la sécurité routière ou générale, pour ses voyageurs et les autres usagers de la voie publique. Dans cette optique, elle est constamment en recherche de solutions pouvant améliorer la sécurité sur son réseau, et la technologie peut l'y aider.

Comme indiqué, la STIB a établi un cahier des charges en vue de l'attribution d'un marché visant à effectuer l'analyse de risque de quatre systèmes d'aide à la conduite, marché qui a été attribué le 1er mai 2019 à l'Institut Vias et dont le rapport final a été remis à la STIB en janvier 2020.

À la suite de son analyse, l'Institut Vias a remis les conclusions suivantes :

- il n'existe pas de solution universelle pour tous les accidents rencontrés ;

- plusieurs solutions techniques - systèmes de détection de sortie de bande de circulation et de non-respect des distances de sécurité - ne sont pas adaptées au transport collectif de personnes en milieu urbain, du fait de la proximité des usagers ou de la configuration de la route. Par exemple, un système de surveillance de la trajectoire n'est pas adapté à la largeur des bandes bus, où empiètent fréquemment des véhicules mal stationnés. Ces deux types de systèmes sont donc jugés non pertinents dans le cas du transport collectif de personnes en milieu urbain bruxellois ;

- la plupart des accidents avec blessés impliquant des non-passagers du bus se passent à l'avant du véhicule. La solution privilégiée pour ce type d'accident est un système capable de détecter la présence d'usagers faibles à l'avant du véhicule et d'en avertir le chauffeur. Rien ne prouve cependant que ce type de système puisse détecter toutes les manœuvres hasardeuses des usagers faibles. Il est nécessaire de procéder à des tests de tels systèmes dans un environnement urbain ;

- l'analyse coût-bénéfice démontre que les technologies existantes ne sont pas rentables pour la STIB mais le sont pour

¹⁴⁹ *Een groot deel van de materiële schade kan worden voorkomen met de installatie van dodehoekcamera's. Uit de studie blijkt overigens dat de chauffeurs de controle over hun voertuig wensen te behouden. Tijdens het rijden moeten ze zich op het verkeer kunnen concentreren en ze wensen dan ook geen systeem dat waarschuwend geluiden geeft. Dat zou immers averechts kunnen werken.*

Vias beveelt op basis van de resultaten aan om een systeem te testen dat waarschuwt voor botsingen, naast een systeem met dodehoekcamera's.

In reactie op het rapport werden er in 2020 en 2021 testen uitgevoerd met dergelijke systemen. Omdat er overal in Brussel een snelheidsbeperking tot 30 km/u zou komen, testte de MIVB in 2020 bovendien een manueel te activeren snelheidsbegrenzer.

Volgens Vias vallen de resultaten met de antibotsingsystemen tegen. De chauffeurs van de MIVB bevestigen dat. Zij worden er eerder door afgeleid.

¹⁵¹ *Het systeem meldde nooit een gevaarlijke situatie die de chauffeur niet had gezien, terwijl het omgekeerde wel gebeurde. In het stadsverkeer gaf het systeem bovendien vaak onterechte waarschuwingen. Op basis van die resultaten lijkt het niet aangewezen om de MIVB-bussen met een antibotsingsysteem uit te rusten.*

De dodehoekcamera's vinden de chauffeurs wel nuttig, in het bijzonder wanneer het donker is. Dat systeem biedt dus wel degelijk een meerwaarde en de installatie ervan is dan ook aanbevolen. Ook de resultaten van de testen met de snelheidsbegrenzer waren positief.

De MIVB is dus niet van plan om de genoemde rijkhulpsystemen of systemen voor het verzamelen van data te installeren. Als ze in de toekomst nieuwe bussen bestelt, worden die wel met dodehoekcamera's uitgerust.

Daarnaast begon de MIVB eind 2020 met de installatie van een snelheidsbegrenzer in al haar bussen. Op 1 maart 2022 waren

la société civile. Cela s'explique par la différence considérable entre les coûts sociaux des accidents et les coûts pour la STIB ;

- une grande partie des coûts est due aux dégâts matériels causés par le gabarit du véhicule. Des économies conséquentes sont donc possibles avec de nouveaux systèmes de rétroviseurs-caméras, moins encombrants et réduisant fortement les angles morts ;

- l'étude révèle que les chauffeurs souhaitent garder le contrôle du véhicule. Ils sont soumis à une charge mentale importante lors de la conduite en milieu urbain et ne veulent pas d'un système sonore supplémentaire, qui produirait un effet contraire à celui recherché, provoquant distraction, stress ou encore rejet inconscient des informations et signaux ;

- l'étude recommande de tester un système prévenant les dangers de collision, ainsi que des rétroviseurs-caméras pour diminuer les accrochages et accidents dus à l'angle mort.

À la suite de ces recommandations, des tests ont été réalisés en 2020 et 2021 en collaboration avec l'Institut Vias. Les systèmes de détection de danger de collision Mobileye 8 Connect et Movon MDAS-9N+, ainsi que le système de rétroviseurs-caméras Stoneridge MirrorEye Camera Monitor System ont été testés en 2020 et 2021 en exploitation commerciale réelle.

En raison de la généralisation du 30 km/h à Bruxelles, la STIB a également testé en 2020 un système de limitation de vitesse pouvant être enclenché manuellement depuis le tableau de bord.

Selon l'Institut Vias, les deux systèmes obtiennent un faible taux de pertinence des notifications. Cette conclusion, qui ressort des relevés effectués pendant les essais dynamiques, est confirmée par les commentaires des chauffeurs. Par conséquent, ceux-ci ne peuvent se fier aux différentes alertes et ce qui, au départ, devait être une aide à la conduite, se révèle une source de distraction.

À aucun moment, il n'a été constaté que le système avait détecté un événement que les chauffeurs n'avaient pas vu. Au contraire, des chauffeurs ont relevé certaines situations dangereuses et ont, par conséquent, adapté leur conduite alors que le système n'avait rien détecté. Par ailleurs, les conditions de conduite en milieu urbain génèrent de nombreuses fausses notifications. Sur la base de ces résultats, et en l'état actuel de la technologie, il ne semble pas opportun d'installer ce genre de système dans les bus de la STIB.

Les principales conclusions formulées par l'Institut Vias à la suite des tests menés sur le système de rétroviseurs-caméras indiquent que le système bénéficie d'une adhésion appréciable des chauffeurs, surtout en condition de nuit. Il offre une meilleure visibilité grâce à une meilleure couverture des angles morts, un meilleur champ de vision et une meilleure clarté de l'image, surtout en conduite nocturne. Les manœuvres se réalisent plus aisément grâce à un encombrement nettement moindre et le risque de collision avec le rétroviseur est fortement réduit.

363 bussen daarmee uitgerust. Tegen eind 2022 moet het systeem in alle bussen aanwezig zijn.

Le système de rétroviseurs-caméras apporte dès lors une réelle plus-value et son installation est recommandée pour améliorer la sécurité routière. Les essais de systèmes de limitation de vitesse à 30 km/h développés par la STIB, conjointement avec les constructeurs Volvo, Solaris, Van Hool, Iveco et Mercedes, ont conclu favorablement à l'installation de tels systèmes dans nos bus.

Pour les raisons précitées, la STIB ne prévoit pas d'équiper sa flotte de systèmes de détection de danger de collision, de sortie de bande de circulation et de non-respect des distances de sécurité. Elle ne prévoit pas non plus d'installer un système de collecte de données. Par contre, dès qu'elle aura défini une solution technique unique homologable universellement sur tous les bus, quels que soient les futurs fournisseurs retenus, elle généralisera l'installation de rétroviseurs-caméras pour les nouvelles acquisitions de bus à venir.

Par ailleurs, la STIB a démarré, fin 2020, une campagne de rétrofit de l'ensemble de sa flotte (soit un peu plus de 850 bus) afin de les équiper d'un système de limitation de vitesse à 30 km/h, pouvant être enclenché manuellement depuis le tableau de bord. Au 1er mars 2022, 363 bus en étaient déjà équipés. La STIB prévoit de terminer cette campagne fin décembre 2022.

¹⁵³ **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Ik begrijp dat de testen tegenvallende resultaten opleverden. De technologie blijft echter evolueren. In het kader van een betere verkeersveiligheid moet u, net als de MIVB trouwens, de nieuwe systemen dan ook blijven volgen. Dat geldt ook voor systemen die gegevens over problemen met de infrastructuur verzamelen.*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Mme la ministre, j'entends qu'il n'y a pas de solution universelle, mais plusieurs solutions techniques. J'entends aussi les retours négatifs, voire mitigés, des chauffeurs concernant le système testé.

Le rapport a été remis en 2020. Deux années ont passé et des tests ont été réalisés entre-temps. La technologie évolue et je vous invite, ainsi que la STIB, à continuer à vous intéresser aux systèmes développés à l'étranger, voire aux systèmes qui avaient été testés et qui ont peut-être été améliorés.

Dans ma question, j'abordais deux éléments : le système anticollision, mais aussi les systèmes de collecte de données qui permettent notamment, puisque les caméras sont embarquées à l'avant et à l'arrière des véhicules, de filmer la rue et les incidents en voirie. Comme les bus circulent toute la journée, cela permet aussi de détecter des problèmes - nids de poule, panneaux mal installés, etc. -, en complément à l'application Fix My Street, et de faire remonter les informations à Bruxelles Mobilité de manière automatisée.

La STIB est en outre occupée à renouveler son charroi de bus. Elle possède environ 800 bus et, au 31 décembre 2024, un certain nombre d'entre eux devront avoir été remplacés pour pouvoir circuler dans la zone de basses émissions. Cette commande devrait être l'occasion de prévoir de nouveaux équipements, quitte à en équiper les bus qui sont encore en circulation. Je vous encourage à continuer les recherches pour améliorer la sécurité routière grâce à ces nouvelles technologies.

155 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik volg de technologische evolutie en neem de adviezen van Vias Institute ter harte.*

Voor de systemen voor het verzamelen van data moet een kosten-batenanalyse worden uitgevoerd. Ik bezorg uw voorstel aan de diensten.

- *Het incident is gesloten.*

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

159 **aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,**

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

159 **en aan de heer Sven Gatz, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel,**

159 **betreffende "de financiering van de uitbreidingen van het Brussels metronetwerk".**

159 **TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER,**

159 **betreffende "de kosten voor de verlenging van metro noord".**

163 **TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAELE,**

163 **betreffende "de financiering van de geplande metrolijn 3".**

165 **De heer David Leisterh (MR)** (in het Frans).- *Metrolijn 3 zou oorspronkelijk 1,66 miljard euro kosten, maar ondertussen is dat bedrag al bijgesteld tot 2,3 miljard euro. Bovendien kunnen de kosten in de loop van de werken nog verder oplopen. Dat is geen goed nieuws.*

De begrotingsminister waarschuwde dat vanaf 2024 niet langer 500 miljoen euro per jaar buiten de begroting om kan worden geïnvesteerd in mobiliteit, een bedrag waarvan de helft naar de ontwikkeling van de metro gaat.

Verwacht wordt dat de uitgaven voor de omvorming van de premetrolijn tussen Albert en het Noordstation een piek zullen bereiken in 2025 en vervolgens geleidelijk zullen afnemen tot

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Mes réponses portaient principalement sur la sécurité routière et non sur les collectes de données. Nous continuons de nous adapter aux nouvelles technologies et restons à l'écoute des avis émis par l'Institut Vias.

S'agissant de la collecte de données, une évaluation de son coût-bénéfice devra être réalisée. Je soumettrai votre proposition à l'administration.

- *L'incident est clos.*

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. DAVID LEISTERH

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

et 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. Sven Gatz, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des finances, du budget, de la fonction publique, de la promotion du multilinguisme et de l'image de Bruxelles,

concernant "le financement des extensions du réseau de métro bruxellois".

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER,

concernant "le coût du prolongement du métro nord".

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAELE,

concernant "le financement de la future ligne de métro 3"

M. David Leisterh (MR).- La ligne de métro 3 devait coûter initialement 1,66 milliard d'euros. Nous apprenons que ce montant sera porté à 2,3 milliards d'euros, ce qui représente une majoration substantielle. Ce chiffre reste à confirmer au fur et à mesure de l'avancement du chantier et l'on peut malheureusement redouter des augmentations supplémentaires pendant le déroulement des travaux. Vous en conviendrez avec moi : ce n'est pas une bonne nouvelle. Nous parlons de ce projet depuis 23 ans, et pendant ce temps, d'autres grandes villes, comme Copenhague et Madrid, ont construit plusieurs lignes de métro.

Le ministre des finances et du budget a récemment rappelé le cadre budgétaire difficile que connaît la Région et précisé, en séance plénière, qu'à partir de 2024, il ne sera plus tenable d'investir hors budget 500 millions d'euros par an pour la

2030. Voor de verlenging van de lijn tussen het Noordstation en Bordet zou 200 miljoen euro per jaar nodig zijn.

Beliris stelt gedurende tien jaar 50 miljoen per jaar beschikbaar voor de metro. De minister stelde voor om de volledige federale dotatie van 125 miljoen euro per jaar voor de ontwikkeling van de metro te gebruiken.

mobilité, la moitié de ce montant étant destiné au développement du métro. Il prévient : en 2025, il faudra changer de paradigme en matière de financement des investissements stratégiques.

La transformation de la ligne de prémétro entre les stations Albert et Gare du Nord devait en principe connaître un pic de dépenses en 2025 avant de redescendre progressivement jusqu'en 2030. L'autre partie du projet, à savoir l'extension de la ligne entre Gare du Nord et Bordet, nécessiterait, quant à elle, 200 millions d'euros par an, qui devront être financés lors de la prochaine législature et faire dès lors l'objet de choix politiques.

Actuellement, Beliris accorde une enveloppe de 50 millions d'euros par an pendant dix ans pour le métro. Le ministre suggérait de consacrer l'entièreté de la dotation fédérale, soit 125 millions d'euros par an, au développement du métro. Rappelons que le plan régional de mobilité prévoit une augmentation de 100.000 à 340.000 déplacements par jour sur le réseau de transports publics, tous opérateurs confondus. Il est dès lors primordial de créer aujourd'hui le réseau de transports en commun de demain.

¹⁶⁷ Wat rechtvaardigt de extra kosten?

Bent u voorstander van het voorstel om het volledige Belirisbudget voor de metro te gebruiken? Zijn daarover onderhandelingen aangeknoopt met de federale minister?

Welke andere financieringsmogelijkheden onderzoekt de regering?

Wat doet u om de vertragingen zo veel mogelijk te beperken? Wanneer worden de volgende vergunningen afgegeven?

Minister Grouwels stelde in 2013 voor om een deel van het bedrag te financieren via een publiek-private samenwerking in ruil voor de exploitatie van de hele lijn of een deel ervan.

De Franse overheid financierde de metro in Parijs via reclame in de stations, het verhuren van winkel- en coworkingruimten en een gebruiksvergoeding voor de glasvezelbedrijven. Overweegt u dergelijke opties?

De Europese Investeringsbank kende 205 miljoen euro toe aan een van de metro-exploitanten in Barcelona via het Junckerplan. Zult u een soortgelijke lening vragen voor Brussel?

Qu'est-ce qui justifie les surcoûts communiqués dans la presse ? Pouvez-vous distinguer les différents postes de dépense, notamment ceux qui dépendent de l'étude d'incidences ?

Êtes-vous favorable à la proposition de consacrer l'intégralité de l'enveloppe de Beliris au développement du métro ? Des négociations ont-elles été entamées à ce sujet avec la ministre fédérale chargée de Beliris, afin de faire évoluer la répartition de l'enveloppe ?

Quelles sont les autres possibilités de financement étudiées par le gouvernement régional ?

Comment travaillez-vous à limiter au maximum les retards qui s'accumulent ? Quand seront délivrés les prochains permis ?

Concernant le financement, des exemples de gestion déléguée de certaines lignes de service public existent dans d'autres grandes villes comme Barcelone, Bordeaux, Copenhague, Genève ou Helsinki. Ce système permet de faire participer le secteur privé, au moyen d'un partenariat public-privé, comme le proposait la ministre Grouwels en 2013, pour financer une partie du montant, en échange de l'exploitation de tout ou d'une partie de la ligne.

Pour financer le métro du Grand Paris, l'État français est parvenu à trouver de l'argent grâce aux commerces et à la publicité dans les stations. Il a également loué des espaces de coworking et imposé une redevance d'usage acquittée par les exploitants de la fibre optique. Avez-vous étudié ces options ? Si non, pourquoi ?

La Banque européenne d'investissement (BEI) a octroyé 205 millions d'euros à Transports Metropolitans de Barcelona, l'un des opérateurs de métro à Barcelone, par le biais du plan Juncker. En collaboration avec votre collègue chargé du budget, vous pourriez réfléchir à un subside européen semblable

169

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Midden februari stelde u de plannen van de ontwikkeling van metrolijn 3 tussen Bordet in Evere en Albert in Sint-Gillis voor. De milieu- en bouwaanvragen zijn ingediend en inmiddels loopt er een openbaar onderzoek.

Ondanks de aanpassingen van de plannen hebben de omwonenden van het traject en de verkeersspecialisten nog een heleboel vragen over dit dure project. Gelukkig gaat er wel degelijk aandacht naar het prijskaartje. De schattingen lopen uiteen, maar de kosten zullen minstens 2 miljard euro bedragen. De werken zouden binnen enkele jaren moeten starten en de einddatum is gepland rond 2030-2031.

Het hele project zal zeer zwaar doorwegen op de financiële situatie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Je kunt zulke projecten niet buiten de begroting blijven houden. Bovendien dreigt de schuld van het Brussels Gewest tussen 2025 en 2030 zonder veranderingen in het beleid sowieso pijnsnel te stijgen. Het project wordt voor een groot stuk gefinancierd door het federale Belirisfonds, maar het is onduidelijk wie precies welke lasten zal dragen.

Wat is de financiële planning voor de uitvoering van het project? Welke bedragen moeten wanneer worden gereserveerd en uitgegeven, meer bepaald voor en vanaf de start van de werken tot en met de oplevering van de werken?

Hoe zullen de kosten worden verdeeld? Zijn er daarover al afspraken gemaakt? Zo niet, op welke termijn zal er daarover duidelijkheid komen?

Werd er overleg gepleegd tussen de federale minister Karine Lalieux, die bevoegd is voor Beliris, en de Brusselse minister van Financiën?

171

De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés) (in het Frans).- *Het gaat om aanzienlijke bedragen waarover voor de verkiezingen al een debat ontstond. Verdere investeringen in de metro zijn dus een echte politiek keuze, die volgens de fractie van Les Engagés wel nuttig is als we de mobiliteit op langere termijn bekijken.*

Dat we in de marge van een persconferentie moeten vernemen dat er een ontsparing van 500 miljoen euro aankomt, roept echter ernstige vragen op. Het budget wordt op die manier met 25% overschreden. U legt weliswaar uit hoe dat komt, maar het gaat om de manier waarop u communiceert.

We zijn het niet oneens met de extra investeringen, maar hoe verklaart u dat die extra kosten niet eerder duidelijk waren? Hoe kan een effectenstudie zoveel tekortkomingen in de financiële planning aan het licht brengen?

pour Bruxelles. Y avez-vous fait appel ? Avez-vous étudié la possibilité de demander un prêt à la BEI ?

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (en néerlandais).- *Une enquête publique est en cours concernant le projet de ligne 3 du métro.*

Les riverains se posent de nombreuses questions sur ce projet coûteux. Estimé à au moins 2 milliards d'euros, il devrait s'achever d'ici à 2031.

Ce projet pèsera lourdement sur les finances régionales, alors même que notre dette grimpera en flèche entre 2025 et 2030. Beliris financera en grande partie le projet, mais la répartition précise des charges n'est pas claire.

Quand devront être affectés quels montants ?

Comment les coûts seront-ils répartis ? Quand pouvons-nous espérer plus de clarté ?

Avez-vous consulté la ministre fédérale Karine Lalieux, chargée de Beliris, et le ministre bruxellois des finances ?

M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).- La question est importante, car les budgets sont considérables. Ils ont fait l'objet de débats, avant même les élections. La poursuite des investissements dans le métro, malgré leur coût élevé, constitue donc un vrai choix politique. Selon notre groupe, ce coût est cependant utile, si l'on réfléchit à la mobilité à long terme à Bruxelles.

Cela n'empêche que ce dossier doit être géré avec énormément de sérieux. Je vous avoue qu'apprendre par la presse, par une question d'une journaliste en marge d'une conférence de presse, que nous allons droit vers un dérapage de 500 millions d'euros, pose réellement question. Nous aurions aimé que le dossier soit suivi de près et que notre commission et le public soient informés correctement de l'évolution du coût du métro.

Passer de 1,8 milliard d'euros, comme cela a toujours été annoncé, à plus de 2,3 milliards d'euros représente une augmentation de 25 % sur ce qui est sans doute le budget

173

Kunt u ons die studie bezorgen? Wat zijn de belangrijkste begrotingsposten die extra middelen vergen? Waarom werden die niet in de basisbegroting opgenomen?

Volgens mediaberichten zou het volledige Belirisbudget naar de verlenging van de noordelijke metrolijn moeten gaan. Hoever staan de onderhandelingen met de federale regering? Wat is het standpunt van de Brusselse regering? Wat gebeurt er met de andere opdrachten waarvoor Belirisgeld wordt ingezet? Hoe probeert u het project leefbaar te houden?

In het meerjarenplan van de MIVB staat een investering van 1,5 miljard euro tot in 2025. Uit uw antwoord op mijn schriftelijke vraag blijkt dat er in 2019, 2020 en 2021 echter maar 200 miljoen euro is uitgegeven, terwijl de MIVB in die periode 600 miljoen euro heeft ontvangen voor strategische investeringen.

Wat is er met de rest van dat geld gebeurt? Wat betekent dat voor de volgende twee jaar?

d'investissement le plus important de la Région bruxelloise. Il faut donc de la clarté. Vous expliquez cette augmentation, mais ce que nous dénonçons, c'est la façon dont vous communiquez sur un dossier aussi sensible. L'explication viendrait de l'étude d'incidences, qui aurait démontré la nécessité d'investissements supplémentaires, notamment dans des postes essentiels, comme l'accès aux personnes à mobilité réduite ou la multimodalité.

Sur le fond, nous ne sommes pas opposés à la réalisation de ces investissements, s'ils sont nécessaires, mais comment se fait-il que nous n'ayons pas vu venir ce surcoût ? Comment se fait-il qu'une étude d'incidences révèle de tels manquements dans les prévisions financières ?

Nous vous demandons par conséquent de nous :

- transmettre cette étude ;

- détailler les postes principaux ayant entraîné l'augmentation de ce budget ;

- expliquer pourquoi ils n'ont pas été compris dans le budget de base.

Nous allons devoir financer cette nécessité supplémentaire et, comme nous le lisons dans la presse, vous avez indiqué que l'enveloppe de Beliris devrait être entièrement allouée à la prolongation du métro nord. Et c'est en tout cas ce que disent également vos partenaires de gouvernement.

Pourriez-vous nous dire où en est la négociation avec le gouvernement fédéral ? Quelle est la vision de votre gouvernement sur cette question ?

Si l'enveloppe de Beliris est allouée exclusivement au métro, comment votre gouvernement réussira-t-il à financer les autres missions aujourd'hui financées par Beliris ? Quelles sont les pistes envisagées pour maintenir ce projet à flot ?

Nous avons besoin de clarté sur la question du budget. Je vous ai posé une question à ce sujet, mais la réponse devient de plus en plus obscure. En effet, dans le plan pluriannuel de la STIB, il est annoncé un investissement de 1,5 milliard jusqu'en 2025. Or, nous apprenons par votre réponse à ma question écrite que seulement 200 millions d'euros ont été dépensés pour le métro en 2019, 2020 et 2021. Ces montants restent peu élevés en comparaison avec la manne des investissements stratégiques perçus par la STIB, qui étaient de 600 millions d'euros.

Donc, sur les investissements stratégiques alloués à la STIB, seul un tiers est réservé au métro et deux tiers à d'autres dépenses. Mais les investissements stratégiques se justifient majoritairement par le métro. Or, ce n'est pas du tout le cas ici. Entre 2019 et 2021, seuls 600 millions d'euros sont allés à la STIB, et sur ce montant, seuls 200 ont été affectés au métro.

175 *Wanneer hebt u vernomen dat de meerjarenbegroting zo sterk moest worden bijgestuurd? Dat u die informatie niet naar buiten hebt gebracht, is schadelijk voor het vertrouwen in de regering.*

177 **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** *(in het Frans).*- *Investeren in openbaar vervoer is noodzakelijk om de mobiliteit in het gewest te verbeteren en de wijken te ontsluiten. Toch blijven sommige sprekers de uitbreiding van de metro in twijfel trekken.*

Waarom zouden sommige Brusselaars als tweederangsburgers moeten worden beschouwd? Sint-Jans-Molenbeek, Schaerbeek, Vorst, Sint-Joost-ten-Node of Evere zijn dichtbevolkte gemeenten waar de inwoners zich makkelijk moeten kunnen verplaatsen. Bovendien vereist de bevolkingsgroei bijkomende infrastructuur.

Volgens een Belirisenquête uit 2020 is 75% van de Brusselaars voorstander van de uitbreiding van de metro. Dat percentage bereikt 82% bij de inwoners van Vorst, Schaerbeek en Evere.

De toekomstige metrolijn 3 moet een rechtstreekse verbinding tot stand brengen tussen de stations Albert en Bordet en beantwoordt aan de behoeften die door de ondervraagden zijn geuit: een betere bereikbaarheid, minder verkeersopstoppingen en snellere verplaatsingen.

179 *Om een succesvolle overgang naar duurzame mobiliteit te maken, beloofde de regering om massaal te investeren in het openbaar vervoersnet en de actieve verplaatsingswijzen. De gedane investeringen zijn inderdaad kolossaal. De regering investeert 1,4 miljard euro per jaar in mobiliteit.*

We kunnen dat beleid alleen maar steunen. We hebben geen andere keuze dan ambitieus te zijn en een mobiliteitsbeleid

Où est passé le reste de l'argent ? Comment cela va-t-il se décliner dans les deux années qui viennent ?

Quand avez-vous été informée que le montant inscrit au budget pluriannuel pour la prolongation du métro devrait être modifié à ce point ? Le fait de détenir une telle information et de ne pas la communiquer met à mal notre confiance envers le gouvernement.

M. Ibrahim Dönmez (PS).- L'investissement dans les transports publics est une nécessité pour améliorer la mobilité dans notre Région et désenclaver les quartiers au bénéfice de tous les habitants.

Certains intervenants remettent insidieusement en cause l'extension du métro, à l'image de ce qui s'est passé lorsqu'il avait été décidé de refermer la boucle du réseau de la ligne 2 en réaménageant la gare de l'Ouest. Aujourd'hui, cet aménagement est perçu comme normal.

Pourquoi les Bruxellois, qui résident dans des communes difficiles ou excentrées, devraient-ils être considérés comme des citoyens de seconde zone ? Molenbeek-Saint-Jean, Schaerbeek, Forest, Saint-Josse-ten-Node ou Evere sont des communes densément peuplées et leurs habitants doivent pouvoir se déplacer facilement.

En outre, l'évolution démographique constante de notre Région requiert la création de nouvelles infrastructures, comme une ligne de métro qui permettrait d'améliorer la mobilité des habitants, des travailleurs et des visiteurs provenant de l'ensemble de la zone métropolitaine.

Selon un sondage réalisé en 2020 par Beliris, 75 % des Bruxellois sont favorables à l'extension du métro et soutiennent la création de la nouvelle ligne. Ce taux atteint 82 % parmi les habitants des communes de Forest, Schaerbeek et Evere.

La future ligne de métro 3 vise à offrir une connexion directe entre les stations Albert et Bordet, en desservant les communes de Forest, Schaerbeek et Evere, jusqu'à la frontière de Haren. Cette nouvelle liaison directe et rapide, traversant des communes non desservies par le métro, répond aux besoins exprimés par les personnes sondées.

Les principaux avantages mis en avant par les répondants sont l'amélioration de l'offre de transports publics, l'amélioration de l'accessibilité de Bruxelles et la diminution des embouteillages, tout comme la possibilité de se déplacer plus rapidement.

La majorité a indiqué dans la déclaration de politique générale qu'"il est essentiel de réussir la transition vers une mobilité durable, en investissant massivement dans une politique de mobilité active et dans un réseau de transports publics afin de décongestionner Bruxelles et d'en améliorer le cadre de vie (qualité de l'air, bruit, etc.)".

te voeren dat op de toekomst is gericht. We moeten blijven investeren in ons openbaar vervoer. Het voortdurend ter discussie stellen van grote projecten is dodelijk voor de dynamiek van de ondernemingen en het gewest.

Een bijsturing van de kostenraming is heel gebruikelijk bij projecten van een dergelijke omvang, die veel onvoorziene gebeurtenissen met zich meebrengen. Ik vertrouw erop dat de regering zal zorgen voor een vlotte voortzetting van het project.

La majorité a mis le paquet sur la mobilité en faveur des Bruxellois, puisque les investissements réalisés ne sont pas marginaux ou cosmétiques, mais colossaux et massifs. Nous soutenons et mettons cette politique en œuvre depuis les bancs du parlement.

Outre la présence de myriades d'écoles, de hautes écoles, d'universités, de centres commerciaux, de grands magasins, d'entreprises et de sièges sociaux de grandes entreprises, la Région bruxelloise compte également un nombre important d'institutions publiques, régionales, fédérales et internationales. Les habitants, les travailleurs, les touristes et tous les utilisateurs des transports publics attendent avec impatience l'extension du métro bruxellois, qui permettra de désenclaver les communes du nord de Bruxelles.

La déclaration de politique générale indique que "la mobilité constitue la colonne vertébrale d'un développement économique ambitieux et qu'elle doit permettre de répondre aux différentes fonctions d'une région, qu'elles soient locales ou internationales." Notre Région investit résolument dans la mobilité, à hauteur de 1,4 milliard d'euros par an, pour permettre la mutation stratégique prévue dans le plan Good Move.

Nous n'avons pas d'autre choix que d'avoir de l'ambition et de mener une politique de mobilité axée sur le futur. Nous devons continuer à investir dans nos transports en commun. Les gouvernements successifs l'ont d'ailleurs bien compris, puisque la Région bruxelloise est celle qui a le plus investi dans ce domaine.

La perpétuelle remise en cause de nos grands projets est létale pour le dynamisme dont font preuve nos entreprises et notre Région. Vu l'importance des travaux, une variation dans les budgets est habituelle, surtout pour des projets d'une telle envergure, qui comportent énormément d'imprévus. Je fais confiance au gouvernement pour en assurer la bonne continuité. Bien que l'extension du métro ait été retardée par la complexité des chantiers, la déviation des conduites et des impétrants et la pandémie, nous pouvons être fiers de nous et de notre ambition de faire de Bruxelles une capitale internationale qui prend soin de ses habitants.

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo). - Le projet de ligne 3 du métro figure dans l'accord de majorité. Cependant, il faut bien admettre qu'il s'est, au fil du temps, transformé en train fantôme. La Région ne sait plus trop où en est ce projet d'un point de vue budgétaire, raison pour laquelle il est important de l'aborder au sein de cette commission.

Le coût escompté des travaux est déjà passé de 1,66 milliard d'euros à 2,3 milliards d'euros avant même le lancement des appels d'offres pour le deuxième tronçon. Dans ce calcul ne sont même pas comptés les différents surcoûts d'ores et déjà annoncés au sud : le terminus Albert qui serait conçu pour trois lignes au lieu de deux, ainsi que les difficultés rencontrées sous le palais du Midi et qui ont été décrites dans un article de Bruzz.

¹⁸¹ **Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** (in het Frans). - *Metrolijn 3 wordt stilaan een spookproject.*

De verwachte kosten zijn al gestegen van 1,66 miljard euro tot 2,3 miljard euro, terwijl de aanbestedingen voor het tweede gedeelte nog niet zijn uitgeschreven en daarvoor al verschillende extra kosten zijn aangekondigd. Bovendien heeft de MIVB, net als alle andere vervoersmaatschappijen, door de gezondheids crisis veel bedrijfsinkomsten verloren.

Gisteren heb ik staatssecretaris Smet gevraagd om de duur van het openbaar onderzoek te verlengen tot de zomervakantie omdat in de effectenstudie wordt gewezen op nieuwe elementen die

tot extra kosten zullen leiden, waaronder onzekerheden over de stabiliteit van de bodem en de verlaging van het grondwaterpeil.

Een ander element dat is veranderd, is de mobiliteitsvraag. De milieuvoordelen van het project, die al miniem waren, zullen nog verder afnemen door het structurele telewerk.

Comme tous les opérateurs de transport, la STIB a perdu beaucoup de recettes d'exploitation à cause de la crise sanitaire. J'entends que l'opposition demande l'étude d'incidences alors qu'elle est disponible sur internet. Elle est d'ailleurs conséquente, au vu du volume des dossiers que j'ai sous la main, ne portant que sur trois stations.

Hier, en commission du développement territorial, j'ai demandé au secrétaire d'État Pascal Smet de bien vouloir prolonger la durée de l'enquête publique jusqu'aux vacances d'été. En effet, cette étude d'incidences met en exergue de nouveaux éléments qui vont entraîner des surcoûts, dont des incertitudes quant à la stabilité du sol et au rabattement des nappes phréatiques.

Dernier élément : la demande de mobilité. Les gains environnementaux de ce projet qui étaient déjà infinitésimaux vont encore se réduire à cause du télétravail structurel qui se met en place pour un grand nombre de travailleurs. L'étude récente menée par l'ULB et la VUB a estimé que 44 % de l'emploi bruxellois pourrait être réalisé en télétravail.

Je fais à présent référence à un article paru le 11 mars dans La Libre Belgique, relatif au budget de la Région. Henri Bogaert, ancien commissaire au Bureau fédéral du Plan, y explique ceci : "Comme dans les autres Régions, on constate une aggravation du déficit public, et donc une dette qui augmente parce que les investissements sont conséquents et les recettes ne suivent pas toujours. Le déficit public bruxellois file : il était de 2 milliards en 2021 et devrait s'inscrire à 1,35 milliard cette année, d'après les estimations reçues du cabinet du ministre du budget Sven Gatz. Concrètement, la Région bruxelloise affichait une dette directe de 7,6 milliards en 2021. Elle devrait grimper à 8,2 milliards d'euros en 2022. Et pour 2025, d'après les projections pluriannuelles en possession de la Commission européenne, la dette directe devrait avoisiner 10,5 milliards d'euros, soit 40 % de hausse en cinq ans. Le problème est là : les normes comptables du système européen des comptes nationaux et régionaux 2010 de la Commission européenne n'autorisent pas que l'on insère les investissements stratégiques dans le budget. C'est en quelque sorte du "window dressing" que pratique la Région."

Le lendemain, le ministre Sven Gatz déclarait dans le même journal : "Temporairement, et tant que les taux d'intérêts sont bas, on peut se permettre d'emprunter 500 millions d'euros en plus du budget pour financer le métro. Dans tous les articles, le métro est cité comme l'élément principal de cette charge. C'est contesté, mais beaucoup d'économistes nous ont confirmé que c'était admissible dans les conditions de marché actuelles. Le premier élément, c'est que, sur les 125 millions que nous recevons de Beliris, 50 sont attribués au métro. Il faudra trouver d'autres ressources. Je ne sais pas si c'est une bonne idée, mais on pourra aussi évoquer la question de l'étalement du métro pour l'extension vers le nord, où il faudra 32, voire 40 millions par an de plus."

Nous faisons donc face à un problème majeur : il va falloir choisir entre enterrer l'argent et l'investir en surface. Je crains que votre successeur ne puisse pas réaliser d'autres projets de

¹⁸³ *Op 11 maart merkte Henri Bogaert, voormalig commissaris bij het Federaal Planbureau, in La Libre Belgique op dat het overheidstekort, en dus de schuld van het gewest toeneemt omdat de investeringen omvangrijk zijn en de inkomsten niet altijd volgen. Het probleem is dat de Europese boekhoudnormen niet toestaan om strategische investeringen in de begroting op te nemen. Het gewest past dus een vorm van window dressing toe.*

De volgende dag antwoordde minister Sven Gatz in dezelfde krant dat het gewest het zich kan veroorloven om tijdelijk 500 miljoen euro bovenop de begroting te lenen om de metro te financieren zolang de rente laag is. Volgens economen is dat perfect toelaatbaar is in de huidige marktomstandigheden.

¹⁸⁵ *Ik vrees dat het metroproject alle middelen zal opslokken en dat uw opvolger niet meer in staat zal zijn om andere mobiliteitsprojecten uit te voeren, zoals het gewestelijk expresnet*

voor de fietser of de heraanleg van de Gulden Vlieslaan, de Schumanrotonde en het Meiserplein.

¹⁸⁷ **Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- Het is altijd goed om te debatteren over projecten waarin het gewest investeert, vooral als het om grote bedragen gaat. Dat er zich onverwachte zaken voordoen, is niet ongebruikelijk. De bouw van een dergelijk project neemt immers jaren in beslag. De tijden waarin de volledige stad werd opengelegd om zoiets te realiseren, liggen al lang achter ons. We hebben duidelijk voor nieuwe technologieën gekozen om de open werven te beperken.

Als we naar buitenlandse voorbeelden kijken, zien we dat er ongeveer 90% volgens plan verloopt en dat er in 10% van de gevallen moet worden bijgestuurd. Dat is trouwens niet enkel in het buitenland zo. Onlangs las ik een artikel over de Oosterweelverbinding waarbij er duidelijk meer kosten zijn dan gepland. Er moet dus worden bijgestuurd op het vlak van het budget en die bijsturing is niet enkel te wijten aan het Zuidpaleis. Ook de indexering speelt hier een rol, de prijsstijging van de bouwmaterialen en dergelijke meer.

We zullen moeten bekijken hoe we de komende jaren de fondsen van Beliris optimaal kunnen aanwenden voor investeringen in de metro. Dat is het meest geschikte instrument. We kunnen deze investeringen niet oneindig buiten de begroting houden. Het is een langetermijnplan en zal een mix zijn van keuzes: gespreide investeringen, nieuwe inkomsten zoals SmartMove, en van keuzes binnen Beliris zelf.

Aangezien het over een grote investering gaat, zou het een goede zaak zijn indien de ministers van Mobiliteit en Begroting op regelmatige tijdstippen feedback geven over de planning, de werken en het budget. Laten we niet vergeten dat de metro een groene investering is. Hij blijft het beste alternatief voor de wagen. Een bus die om de twee minuten langsrijdt, haalt een capaciteit van 2.000 personen per uur, een tram haalt 5.000 personen per uur maar een metro haalt moeiteloos 15.000 personen per uur.

¹⁸⁹ We hebben altijd gezegd dat we vinden dat de metro de ruggengraat van het openbaar vervoer is, en die versterken betekent het hele netwerk versterken, bijvoorbeeld door op korte tijd een lange afstand af te leggen met de metro en daarop tram en bus te laten aansluiten. Momenteel is de metro goed voor minstens 38% van de ritten in Brussel, zonder de premetro erbij te tellen. Dat is niet alleen voor de Brusselaars belangrijk, maar ook voor de Brusselse economie om het fileleed en het economische verlies terug te dringen.

De pendeltijd is ook een belangrijk sociaal gegeven. Die weegt het zwaarst op de laagste inkomens die de minste alternatieven hebben en die niet thuis kunnen werken. Voor hen is het een wereld van verschil of een verplaatsing vanuit Haren

mobilité très importants pour les Bruxellois, tels que l'écoduc de la chaussée de La Hulpe, le réseau express régional vélo ou de grands aménagements publics que tout le monde appelle de ses vœux : le réaménagement de l'avenue de la Toison d'Or, du rond-point Robert Schuman et de la place Général Meiser.

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).- *Il n'est pas anormal que des éléments inattendus surviennent dans ce projet qui, par définition, s'étalera sur de nombreuses années. L'époque où les tunnels étaient construits depuis la surface est révolue. Nous avons opté pour des technologies modernes.*

Dans tous les chantiers de ce genre, des adaptations se révèlent nécessaires pendant les travaux, ce qui a des répercussions sur le budget. Dans le cas qui nous occupe, ces dernières sont également dues à l'index et à la hausse des prix des matériaux de construction.

Nous devons analyser comment affecter de manière optimale les fonds de Beliris aux investissements dans le métro ces prochaines années. Ils ne peuvent pas rester indéfiniment en dehors du budget.

Un retour d'informations régulier des ministres de la mobilité et du budget quant au calendrier, aux travaux et au budget serait le bienvenu.

Grâce à sa grande capacité, le métro est le meilleur moyen de se passer de la voiture. Il constitue la colonne vertébrale des transports en commun et profite aux Bruxellois, mais aussi à l'économie grâce à la réduction des embouteillages.

Il participe également à réduire le temps de trajet pour se rendre au travail, un paramètre sociétal qui touche principalement les personnes aux plus bas revenus.

Pourrons-nous bénéficier d'un retour d'informations régulier ?

of Schaarbeek naar Vorst 25 of 50 minuten duurt voor hun levenskwaliteit en de juiste balans.

Zal er regelmatig feedback worden gegeven?

¹⁹¹ **De heer Youssef Handichi (PTB)** (in het Frans).- *Van meet af aan heeft de regering de sleutel gegeven aan de privésector, ook al kende ze het risico op meerkosten. Volgens de berekening van het consortium Aries-Tractebel zou de kostprijs oplopen van 1,6 tot 2,3 miljard euro.*

Is het normaal dat het consortium dat de aanbesteding binnengehaald heeft, ook de effectenstudie uitvoert?

De financiering is nooit duidelijk geweest: Beliris betaalt een klein deel, maar de rest is ten laste van het Brussels Gewest. Daardoor staan we voor een pervers dilemma: ofwel doen we deze investering ten koste van andere mobiliteitsvoorzieningen, ofwel komt er een publiek-private samenwerking (PPS).

Ook Good Move doet daar een beroep op, maar de PVDA beschouwt die PPS als een soort Pak de Poen-Show ten gunste van de privésector. Een PPS valt altijd duurder uit, want de aandeelhouders moeten uitbetaald worden. Tegen dergelijke neoliberale logica verzetten wij ons.

De strijd tegen privatiseringen, tegen een bezuinigingspolitiek en tegen fiscale onrechtvaardigheid moet opgevoerd worden. De institutionele lasagne van dit land leidt tot een catastrofaal mobiliteitsbeleid. We moeten dat beleid terug in handen nemen en Beliris versterken.

Wat vindt u van het voorstel van minister Sven Gatz stelt om de totale enveloppe van Beliris aan de noord-zuidlijn te besteden?

¹⁹³ *Volgens het samenwerkingsakkoord is de federale inbreng begrensd op 50 miljoen euro gedurende tien jaar. De budgetoverschrijdingen vallen ten laste van het gewest. Is er overleg met de federale regering om dat akkoord te herzien? Beliris valt onder de bevoegdheid van de socialistische minister Lalieux. Zij zal zeker naar uw argumenten willen luisteren.*

M. Youssef Handichi (PTB).- L'étude d'incidences réalisée par le consortium Aries-Tractebel pour la ligne de métro 3 a entraîné de nombreux surcoûts, le coût total passant de 1,6 à 2,3 milliards d'euros. C'est le projet le plus cher jamais lancé. Or, dès le début, le gouvernement a donné la clé au privé en toute connaissance du risque de surcoûts énormes.

Le consortium qui a obtenu le marché de la construction est également celui qui a réalisé l'étude d'incidences. Est-ce normal ?

Depuis le début, le mode de financement n'est pas clairement assumé : Beliris finance une petite partie du chantier, mais le reste est aux frais de la Région bruxelloise. Vu le cadre mis en place par l'ensemble des gouvernements, nous nous trouvons face à un dilemme très vicieux : soit ces investissements considérables seront réalisés au détriment d'autres politiques de mobilité - ce qui n'est évidemment pas souhaitable -, soit des partenariats public-privé (PPP) seront mis sur pied.

Votre plan Good Move conseille d'ailleurs d'avoir recours aux PPP, qu'au PTB, nous aimons appeler "pognon pour le privé", ce qui nous semble plus correct et plus en phase avec la réalité. Ces partenariats concernent de gros investissements, comme le tunnel Léopold II.

Le PTB s'oppose à cette philosophie du "pognon pour le privé", car cela coûte plus cher, puisqu'il faut évidemment rémunérer les actionnaires privés. Par ailleurs, cela constitue une manière détournée de progresser vers toujours plus de privatisations. Nous nous opposons à cette logique néolibérale. La droite a évoqué tout à l'heure dans cette salle une délégation de la gestion de certaines lignes. Mme la ministre, il va donc vous falloir réussir cette opération pour donner tort à la droite.

Il faut renforcer le mouvement qui lutte contre la privatisation, l'austérité et l'injustice fiscale actuelles. En outre, la lasagne institutionnelle entraîne une politique de mobilité catastrophique depuis des décennies. Il est par conséquent impératif de reprendre en main le dossier de la mobilité et des investissements publics. Il est nécessaire de renforcer Beliris.

Le ministre Sven Gatz propose de réserver la totalité de l'enveloppe de Beliris à la ligne de métro nord-sud. Êtes-vous favorable à cette proposition ? Avez-vous entamé des discussions avec le gouvernement fédéral à ce sujet ?

L'accord de coopération plafonne la participation du gouvernement fédéral à 50 millions d'euros pendant dix ans, alors que les dépassements budgétaires sont uniquement à charge de la Région bruxelloise. Avez-vous entamé des négociations avec les autorités fédérales pour revoir cet accord ? Beliris est actuellement sous la tutelle de la ministre socialiste Karine

¹⁹⁵ **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Metrolijn 3 staat in de algemene beleidsverklaring en is noodzakelijk voor het Brussels Gewest.*

Geld komt natuurlijk nooit uit de lucht vallen, maar waarom duurt het in Brussel altijd zo lang? Uiteraard moet overheidsgeld zo goed mogelijk gebruikt worden.

In januari 2019 heb ik uw voorganger al ondervraagd over de bedenkingen van de buurtbewoners en handelaars, aangezien er toch enige ongerustheid heerste. De regering heeft daar toen ook op geantwoord.

Ik had het toen ook over een alternatief tracé, via de Lemmonnierlaan en de Woeringenstraat en dan verder onder de Poincarélaan, Zelfbestuurstraat, Barastraat en Jamarlaan om uit te komen aan het Zuidstation onder de Paul-Henri Spaaklaan.

Dat tracé gaat terug op de plannen uit 1970-1975 en de werken daarvoor zouden een geringere impact hebben op de omgeving.

¹⁹⁷ *Ik weet niet of de keuze voor dit tracé tijd en geld had kunnen besparen, maar het had ongetwijfeld beter bestudeerd moeten worden.*

De burgers begrijpen niet waarom een metrolijn aanleggen zoveel jaren moet duren. Een verklaring daarvoor is zeker het loodzware Brusselse procedureverloop.

Worden er bij de MIVB of binnen de regering mogelijkheden onderzocht om zulke grote projecten sneller te kunnen realiseren? Tijd is nu eenmaal geld.

¹⁹⁹ **De heer Arnaud Verstraete (Groen)**.- Dit is een heel belangrijk project voor Brussel. Voor alle grote infrastructuurwerken overal

Lalieux. Je suis certain qu'elle entendra vos arguments et je vous encourage donc à renégocier ledit accord.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- La mise en œuvre de la ligne de métro 3 fait partie de notre déclaration de majorité. Il n'est pas question pour nous de la remettre en cause. Pour mon groupe, le développement du métro est nécessaire dans une Région comme Bruxelles, capitale du pays et de l'Europe.

D'autres villes ayant développé un réseau de métro assez rapidement, on doit se demander pourquoi cela prend autant de temps et d'argent à Bruxelles et obtenir des réponses, car l'argent ne tombe évidemment pas du ciel. Nous devons utiliser les deniers publics de manière optimale.

En janvier 2019, après le passage du projet constitution en commission de concertation, le 18 décembre 2018, j'interrogeais votre prédécesseur sur le nombre important de remarques émises lors de cette commission par les riverains, les associations et les inquiétudes que suscitaient le projet, notamment par rapport aux conséquences sur le quartier et les commerçants. À l'époque, plusieurs réponses ont été fournies par le gouvernement, y compris sur les effets sur les commerçants et sur la façon dont le soutien allait être apporté.

J'avais pour ma part abordé la question du tracé alternatif, qui emprunte le boulevard Lemonnier, en bifurquant sur les boulevards du Midi et Poincaré, à travers l'îlot Lemonnier-Midi, rue de Woeringen et continuant sous l'îlot Poincaré-Autonomie-Bara-Jamar avant d'aboutir Gare du Midi par l'avenue Paul-Henri Spaak.

Par rapport au tracé choisi, qui génère aujourd'hui des retards, cette alternative présentait l'avantage d'un effet moins important sur la voirie et sur la suspension de l'exploitation de la ligne pendant le chantier. Ce chantier aurait été par ailleurs été plus court, avec un effet moins important, car les seuls travaux en voirie concernaient la traversée des boulevards du Midi et Poincaré et la pointe de l'îlot Bara-Jamar. Il s'agissait en réalité du tracé datant de 1970-1975, et repris dans l'ancien plan régional d'affectation du sol.

Ce choix aurait-il permis des économies de temps et d'argent ? Je n'ai pas la réponse, mais sans doute aurait-on dû y accorder plus d'intérêt à l'époque.

Les procédures, les études, les chantiers prennent beaucoup de temps. Les citoyens ne comprennent pas que construire une ligne de métro prenne autant d'années. Il y a bien sûr toujours des explications : les procédures bruxelloises sont très lourdes. Mais il y a aussi des solutions pour faire plus vite et mieux. Au niveau de la STIB ou du gouvernement, des pistes sont-elles à l'étude pour accélérer le développement de ces grands projets ? Cela permettrait de diminuer les nuisances des chantiers et de faire des économies, car le temps, c'est de l'argent.

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *Ce projet est très important pour Bruxelles. Partout dans le monde, de tels*

ter wereld zien we telkens opnieuw hetzelfde scenario: de aangekondigde prijs stijgt systematisch na verloop van tijd en het tijdschema wordt opgeschoven. Dat is bijna altijd zo. Ook internationaal onderzoek bevestigt dat. Meer dan 90% van de projecten overschrijdt het tijdschema en het aangekondigde budget sterk. Dat is in dit geval helaas niet anders.

De beslissing voor het project werd genomen op basis van een studie met de volgende resultaten: 800 miljoen euro kosten en 2023 als einddatum. Als je die kosten naast de maatschappelijke winsten plaatst, gaat het om een interessant project. Nu stellen we vast dat de kosten aanzienlijk zijn gestegen en dat 2023 niet zal worden gehaald. De vraag is wat de regering kan doen om de kosten onder controle te houden en te begrenzen. We kunnen redelijkerwijs verwachten dat de kosten nog zullen stijgen en dat het tijdschema zal opschuiven. Het project is nu verhoudingsgewijs vrij duur. De middelen zijn beperkt. We moeten rekening houden met de Bijzondere Financieringswet. Het is heel zwaar voor Brussel om die kosten te dragen.

201 De vraag is hoe we dit project kunnen doen slagen op een haalbare en betaalbare manier zonder dat de andere vervoersmodi hieronder lijden. Voor Groen is het belangrijk dat, door de noodzakelijke aanpak van de metro, niet alle andere projecten worden stilgelegd. Dat werd hier niet letterlijk gezegd, maar ik hoorde wel dat de fondsen van Beliris de komende jaren worden opgeëist voor de heraanleg van de metro. Daar moeten we voorzichtig mee zijn. Voor Groen is het essentieel dat we ook volop blijven investeren in de bovengrondse modi. Welke mogelijkheden onderzoekt u om dit te kunnen blijven doen?

203 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *We mogen trots zijn op het Brusselse openbaar vervoer. Dat is het resultaat van de investeringen door de opeenvolgende regeringen. De huidige regering voert die investeringen in bus, tram en metro nog verder op. Voor elke vervoersmodus zetten we in op nieuwe lijnen, een verhoging van de frequentie en extra voertuigen.*

207 *Voor meer details over de kosten van het metroproject verwijs ik naar mijn antwoord op schriftelijke vraag nr. 1161 van de heer De Beukelaer. Volgens een raming van Beliris zal het hele project 2,2 miljard euro kosten, waarvan 1,4 miljard euro voor het programma Noordstation-Bordet, 700 miljoen euro voor het programma Albert-Noordstation en 173,4 miljoen euro voor de aankoop van de 21 metrostellen die op de nieuwe lijn zullen rijden.*

chantiers s'accompagnent de retards et de révisions à la hausse des budgets.

Les bénéficiaires sociétaux compensaient largement le coût initial du projet. Il importe de mener ce projet à bien, tout en limitant son coût, qui est encore appelé à augmenter. Nous devons tenir compte de la loi spéciale de financement. Les coûts de ce projet pèsent lourdement sur la Région.

Le financement du métro ne doit pas se faire au détriment des autres modes de transports. Que comptez-vous mettre en place pour continuer d'investir dans les transports en surface ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'accord de gouvernement est clair en ce qui concerne les investissements dans les transports en commun. Nous voulons continuer d'investir dans tous les modes de transport de la STIB, c'est-à-dire dans le plan directeur du réseau bruxellois de bus, ainsi que dans les lignes de tram et de métro. Nous disposons de trois leviers dans chaque mode : la création de nouvelles lignes, l'augmentation de la fréquence des lignes existantes et l'ajout de nouveau matériel roulant pour accroître le confort.

Nous pouvons être fiers de la performance de la STIB. Comparée aux autres Régions du pays, Bruxelles dispose de transports en commun dignes de ce nom, qui sont le résultat d'investissements continus réalisés par les gouvernements successifs. Le gouvernement actuel souhaite d'ailleurs encore les augmenter.

Quant aux aspects généraux concernant le coût du projet et son évolution, je vous renvoie à ma réponse donnée à la question écrite n° 1161 de M. De Beukelaer pour les détails. Selon une estimation de Beliris réalisée en 2021, le montant actuellement prévu pour l'ensemble du projet s'élève à 2,2 milliards d'euros pour la période 2015-2032, dont 1,4 milliard est destiné à l'extension entre les stations Gare du Nord et Bordet.

Overeenkomstig het financieringsprotocol van 2016 neemt Beliris 50 miljoen euro per jaar voor zijn rekening tot 2024.

Je rappelle que tous les chiffres et budgets sont élaborés par Bruxelles Mobilité, la STIB et Beliris, et vérifiés par des experts. Ils ont donc été établis avec tout le sérieux nécessaire.

Le programme Bordet-Nord comprend la création d'un nouveau tunnel de près de cinq kilomètres reliant sept nouvelles stations dans les communes de Schaerbeek, Evere et Bruxelles-Ville, un nouveau dépôt dans le site de la STIB à Haren, ainsi que la construction d'une portion de tunnel sous la jonction Nord-Midi pour faire le lien avec l'extension des infrastructures du programme Nord-Albert.

Par ailleurs, près de 700 millions d'euros sont prévus pour les travaux du programme Nord-Albert. Celui-ci comprend la création de la nouvelle station Toots Thielemans, la construction d'un nouveau tunnel compatible avec les gabarits du métro, la transformation de la station Albert, l'adaptation des équipements et des stations entre les arrêts Albert et Gare du Nord, la transformation du système de transport tram en mode métro et l'ajout de façades de quais.

En outre, 173,4 millions d'euros sont prévus pour acquérir 21 trains de métro destinés à opérer sur la nouvelle ligne. Pour une ventilation annuelle plus détaillée, je vous renvoie à la question de M. De Beukelaer.

Concernant la répartition, Beliris met à disposition une quote-part de financement selon les termes convenus par le protocole de financement de la ligne de métro 3, établi en 2016, à hauteur de 50 millions d'euros par an jusqu'en 2024. Dans la pratique, la STIB refacture à Beliris les coûts annuels du programme de la ligne de métro 3, dans la limite des 50 millions d'euros fixés selon le protocole et les avenants.

Tous les investissements relatifs au programme de la ligne de métro 3 incombant à la Région bruxelloise sont qualifiés d'investissements stratégiques, mais j'y reviendrai.

En ce qui concerne les raisons justifiant les évolutions du budget, il convient de noter qu'une partie importante des surcoûts est liée à l'indexation du coût des travaux depuis le lancement du projet en 2009. Ces surcoûts suivent l'augmentation globale du coût de la vie, des matériaux et de l'énergie.

L'évolution du budget est également la conséquence de la prise en considération des recommandations tirées de l'étude d'incidences. Je vous informe que les documents relatifs à l'étude d'incidences sont mis à la disposition du public sur le site metro3.be. Ils le seront également par les canaux habituels, sur openpermits.brussels et dans les maisons communales, pendant l'enquête publique.

De manière générale, l'objectif d'une étude d'incidences est d'analyser si des adaptations et des améliorations peuvent être apportées à un projet. Même si tout avait déjà été mis en œuvre pour anticiper les besoins au maximum, les conclusions de l'étude suggèrent des pistes d'amélioration complémentaires en matière d'environnement et d'accessibilité. Cette étude remplit

²⁰⁹ *Alle investeringen in metrolijn 3 worden als strategische investeringen beschouwd.*

Een aanzienlijk deel van de extra kosten houdt verband met de stijging van de kosten van de werken sinds de start van het project in 2009.

Daarnaast zijn er ook extra kosten doordat er rekening gehouden wordt met de aanbevelingen van de effectenstudie. Die studie is beschikbaar op de website metro3.be en zal ook beschikbaar worden gesteld via de gebruikelijke kanalen, op openpermits.brussels en in de gemeentehuizen, tijdens het openbaar onderzoek.

Het doel van een effectenstudie is om na te gaan of er met alle factoren rekening wordt gehouden. Voor het project Noordstation-Bordet zijn meer dan 1.200 aanbevelingen gedaan. De verbeterpunten betreffen onder meer de milieuvriendelijkheid en toegankelijkheid.

²¹¹ *In totaal zijn de volgende begrotingswijzigingen doorgevoerd:*

- in december 2019 is 34,5 miljoen euro toegevoegd voor de aankoop van een nieuwe tunnelgraafmachine, bodemsaneringswerken, het tramlijnverkeer tijdens de werken, hinderbestrijding en andere civieltechnische evoluties en 5,7 miljoen euro voor de bovengrondse herinrichting;

- in februari 2020 is 80,2 miljoen euro toegevoegd voor de stijging van de kosten tussen 2015 en 2020 en 148 miljoen euro voor risico's;

- in juni 2020 is 6,3 miljoen euro toegevoegd voor de wijzigingen aan het project voor de remise in Haren;

- in september 2021 is 44,8 miljoen euro toegevoegd voor de uitvoering van de belangrijkste aanbevelingen van de effectenstudie;

- in november 2021 is bijna 20 miljoen euro toegevoegd voor de kleinere aanbevelingen, die geen impact op de bouwvergunning hebben.

²¹³ *(verder in het Nederlands)*

Voor de financiering van de uitbreiding van de metro heeft het gewest een akkoord gesloten met de federale overheid. Het

sa fonction, à savoir, grâce à un œil extérieur, s'assurer que tous les facteurs sont pris en considération pour mettre en œuvre un projet d'une telle ampleur.

Plus de 1.200 recommandations ont été émises à la suite de l'étude d'incidences relative à la partie du projet comprise entre les stations Gare du Nord et Bordet. Elles visent à optimiser le projet, que ce soit au niveau de l'accessibilité des stations, de la sécurité pour les piétons en surface ou encore des aspects environnementaux, comme la pose de panneaux photovoltaïques ou la végétalisation des toitures.

À la suite de ces recommandations, le budget a augmenté de 44 millions d'euros pour les recommandations majeures, qui ont un impact sur le permis d'urbanisme de 2018. À ce montant, il faut ajouter un budget pour couvrir les recommandations mineures - sans impact sur le permis d'urbanisme de 2018 -, budget estimé actuellement par Beliris à près de 20 millions d'euros.

Globalement, depuis 2019, les évolutions budgétaires suivantes ont été apportées au budget du programme de métro entre les stations Gare du Nord et Bordet, en ce compris le dépôt de Haren :

- en décembre 2019, ajout d'un budget de 34,5 millions d'euros (28 millions en contrôle des coûts et 6,5 millions de modifications) pour couvrir les évolutions du programme (achat d'un tunnelier neuf, pollution des sols, maintien de la circulation de la ligne de tram pendant les travaux, gestion des nuisances, autres évolutions du génie civil). Un budget supplémentaire de 5,7 millions d'euros a également été inscrit pour l'aménagement en surface (périmètre élargi) ;

- en février 2020, ajout d'un budget de 80,2 millions d'euros pour financer les coûts de l'indexation entre 2015 et 2020, et d'un budget de 148 millions d'euros pour une enveloppe "risques" correspondant à 15 % du montant estimé des travaux ;

- en juin 2020, ajout d'un budget de 6,3 millions d'euros (4,7 millions de modifications et 1,5 million en contrôle des coûts) pour intégrer les différentes évolutions et modifications du projet de dépôt à Haren ;

- en septembre 2021, intégration des recommandations majeures de l'étude d'incidences pour un budget total de 44,8 millions d'euros ;

- en novembre 2021, intégration des recommandations mineures pour un budget total de près de 20 millions d'euros.

J'en viens à vos questions relatives au financement du projet.

(poursuivant en néerlandais)

Un accord conclu entre la Région et les autorités fédérales prévoit que le fonds d'investissements de Beliris finance chaque année la ligne 3 du métro à hauteur de 50 millions d'euros. Des négociations sont en cours avec le gouvernement fédéral quant

federale investeringsfonds Beliris zal elk jaar 50 miljoen euro in metrolijn 3 investeren.

De huidige bijakte 14 heeft betrekking op de jaren 2020, 2021 en 2022. Over bijakte 15 zijn momenteel onderhandelingen aan de gang met de federale overheid. Daarin zal worden bepaald in welke mate Beliris vanaf 2023 het metroproject en de andere projecten zal financieren.

Ik kan niet op het resultaat van die onderhandelingen vooruitlopen, maar zoals in het regeerakkoord staat, is het de bedoeling om op alle vervoersmodi in te zetten. De ene vervoersmodus mag de andere niet financieel wegconcurreren. De uitdaging is om in de nodige middelen te voorzien om vooruitgang te boeken met de drie vervoersmodi.

Dat is een ambitieuze doelstelling, maar we moeten die aanhouden om ervoor te zorgen dat de MIVB ook in de toekomst hetzelfde performante aanbod kan bieden. We zullen proberen om over een groter budget te onderhandelen om te zorgen dat de concurrentie tussen de beschikbare middelen niet te groot wordt. Dat aspect maakt deel uit van de gesprekken die we binnen de Brusselse regering en met de federale overheid zullen voeren.

Daarnaast zijn er onderhandelingen aan de gang met de Europese Investeringsbank over een lening. We bereiden samen met de minister van Begroting, de MIVB en het Agentschap van de Schuld alles voor om in het voorjaar een principeakkoord met de Europese Investeringsbank te kunnen sluiten. Daarna volgt nog een technische opdracht.

We onderhandelen over een lening van ongeveer 500 miljoen euro voor de periode 2022-2026. Om aan een voldoende groot bereik te komen, focussen we niet alleen op de metro (Noord-Albert en Bordet-Noord: modernisering, signalisatie, rollend materieel), maar ook op de aankoop van nieuwe generatie trams en elektrische bussen.

Voordelen voor het gewest en de MIVB zijn de aantrekkelijke financiële voorwaarden, zeker op langere termijn, de diversificatie van de financieringsbronnen en de kwaliteitsgarantie.

(verder in het Frans)

Het programma voor de metro in Parijs omvat de bouw van 71 stations en aanzienlijke stadsvernieuwingsprojecten. Het programma voor metrolijn 3 tussen het Noordstation en Bordet voorziet enkel in zeven nieuwe stations, maar niet in vastgoedprojecten, om de gevolgen voor de stad zoveel mogelijk te beperken. Er zijn plannen om winkelruimten in vier van de zeven stations te creëren, maar de verwachte inkomsten zullen zeker niet de totale investeringen dekken.

Als er vertragingen tijdens de werken optreden, zal worden onderzocht of er andere uitvoeringstechnieken mogelijk zijn om de vertraging geheel of gedeeltelijk weg te werken, maar ik kan

au financement du métro et d'autres projets par Beliris à partir de 2023.

Notre intention est d'investir dans les trois modes de transports de la STIB, pour qu'elle conserve une offre performante. Nous essayerons de négocier un budget plus important. Des concertations ont lieu à ce sujet au sein du gouvernement bruxellois et avec les autorités fédérales.

Des négociations sont également en cours avec la Banque européenne d'investissement, dans le but d'obtenir un prêt d'environ 500 millions d'euros pour la période 2022-2026. Nous mettons tout en œuvre pour conclure un accord de principe au printemps. Outre le métro, nous nous concentrons sur l'achat de trams de nouvelle génération et de bus électriques. La Région et la STIB pourront bénéficier de l'attractivité des conditions financières, de la diversification des sources de financement et de la garantie de qualité.

(poursuivant en français)

Troisièmement, en ce qui concerne les éventuelles sources alternatives de financement commercial et la comparaison avec le financement du métro du Grand Paris, il convient de noter que le programme du Grand Paris comprend la construction de 71 stations et des opportunités de rénovation urbaine importantes incluant, en effet, des développements immobiliers. Par contraste, le programme du tronçon de la ligne de métro 3 entre Bordet et Gare du Nord comprend la construction de sept stations, mais pas de développements immobiliers, l'objectif étant de minimiser autant que faire se peut l'impact sur la ville. Dans le passé, on a pu voir quels étaient les effets de ce type de travaux.

niets garanderen, want bij een dergelijk project kunnen zich tal van onvoorziene omstandigheden voordoen.

Alle betrokkenen volgen de administratieve fasen op de voet om ervoor te zorgen dat de termijnen worden nageleefd. Regelmatig worden optimalisaties van bepaalde fasen voorgesteld om het project op schema te houden.

²¹⁷ *Over het openbaar onderzoek heeft al een debat plaatsgevonden in de commissie voor de Stedenbouw.*

Mijnheer De Beukelaer, de bedragen hebben betrekking op de metroprojecten Noordstation-Bordet en Albert-Noordstation en de 21 metro's die op die lijn zullen worden ingezet.

Daarnaast zijn in de strategische investeringen van de MIVB middelen opgenomen voor de modernisering van het huidige metronet en de signalisatie en de aankoop van extra metro's om de capaciteit en de frequentie op de bestaande lijnen te verhogen.

²¹⁹ *(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Dejonghe, wat de regelmatige feedback betreft, denk ik dat de minister van Financiën en ik op dezelfde lijn zitten en beiden in alle transparantie met het parlement willen communiceren. Ik heb u alleszins alle informatie gegeven waarover ik beschik, maar uiteraard staan wij steeds ter beschikking van het parlement om dit verder te bespreken. Het gaat immers om een zeer groot project, dat gepaard gaat met een zeer groot budget. Daarom is het van essentieel belang dat we de plannen met de nodige verantwoordelijkheidszin opvolgen. Er

Il est bien prévu de développer des espaces commerciaux dans quatre des sept stations, mais les revenus escomptés sont très loin de couvrir les investissements globaux du programme.

S'agissant du calendrier et de la gestion des retards et avancées éventuels évoqués par M. Loewenstein, dans le cas où des retards sont constatés pendant la progression du projet, les éventuelles opportunités et variantes dans les techniques d'exécution seront évaluées sur la base des critères de planning, de budget et de qualité afin de déterminer s'il est possible de les rattraper, en tout ou en partie. Tant mieux s'il est possible de le faire, mais je resterai très prudente à ce sujet, M. Loewenstein, car vous savez combien un tel projet est sujet aux imprévus.

De plus, toutes les parties prenantes suivent de près l'évolution des différentes phases administratives, afin de garantir le respect des échéances et d'assurer l'avancée du projet dans les délais. Les phases critiques du planning font l'objet de discussions avec l'ensemble des partenaires concernés, dont le groupe de travail chargé des permis d'urbanisme et le comité stratégique, pour assurer un haut niveau de maîtrise du planning grâce à une mobilisation de l'ensemble des partenaires en vue du respect des échéances et des délais. Des optimisations de certaines phases du planning sont régulièrement proposées et évaluées en fonction des risques qu'elles entraînent.

S'agissant des questions concernant l'enquête publique, un débat a déjà eu lieu en commission de l'urbanisme et le secrétaire d'État y a répondu.

Il y a encore d'autres éléments importants à ajouter, notamment en réponse à une question de M. De Beukelaer. Les chiffres présentés concernent le budget relatif à l'extension du métro pour les tronçons Gare du Nord-Bordet et Albert-Gare du Nord et aux 21 trains de métro affectés à cette ligne.

Par ailleurs, d'autres montants, également affectés au métro, sont repris dans les investissements stratégiques de la STIB. Ceux-ci concernent, entre autres, l'achat de nouveaux trains de métro, en plus des 21 trains mentionnés, et la modernisation du réseau actuel de métro et de la signalisation via le programme de modernisation du métro. Ceci est important, car si la nouvelle ligne est là, augmenter la capacité et la fréquence des lignes existantes nécessite aussi des investissements. Nous avons déjà fait un maximum pour les augmenter et répondre à la demande des usagers.

(poursuivant en néerlandais)

Concernant le retour régulier d'informations, le ministre des finances et moi-même communiquons avec le parlement en toute transparence.

Ce projet d'envergure demande un budget considérable. Nous devons donc suivre son avancement avec un sens aigu des responsabilités. Un système de contrôle des coûts s'applique d'ailleurs au tronçon reliant la gare du Nord et Bordet.

werd overigens ook een kostencontrolesysteem opgesteld voor het deel van de metrolijn tussen het Noordstation en Bordet, waarmee de kosten van nabij kunnen worden gevolgd.

Wat de effectenstudie betreft, liggen de zaken ingewikkeld. We zijn tot de vaststelling gekomen dat onze stedenbouwkundige instrumenten niet geschikt zijn voor projecten van een dergelijke omvang.

²²¹ (verder in het Frans)

De effectenstudie heeft ook tot doel nieuwe opties te verkennen. Het openbaar onderzoek moet een zo democratisch mogelijke reflectie over het project opleveren.

²²³ (verder in het Nederlands)

Veel vragen en opmerkingen zijn gelinkt aan de aanleg van de openbare ruimte. In de huidige vergunning is er in een verbetering van de openbare ruimte voorzien. Een groot deel van die ruimte zal opnieuw ontworpen worden. Daarbij is het belangrijk om een opsplitsing te maken in fasen zodat het ontwerp van de openbare ruimte optimaal aangepast is aan de toekomstige behoeften. Bepaalde stations die we pas over enkele jaren zullen aanleggen, mogen we nog niet betonnen zodat we de behoeften die op dat moment zullen gelden, kunnen bespreken met de buurtbewoners en de handelaars, en daarmee aan de slag kunnen gaan.

De MIVB en Beliris hebben ernstige inschattingen gemaakt. De cijfers werden bekeken door experts en werden aanvaard. De grootste geplande wijzigingen zijn gelinkt aan de aanbevelingen van de effectenstudie en aan de indexatie van de budgetten. Er is ook een verhoging geweest van de reserves en er is voorzien in een risicobudget voor onvoorziene omstandigheden.

Er waren ook enkele verschuivingen in de budgetten, zoals het opnemen van de kosten voor de automatisering in het budget. Dat was al gepland, maar nu wordt het mee opgenomen in het totale budget.

²²⁷ **De heer David Leisterh (MR)** (in het Frans).- *Dit is een belangrijk project voor het deel van Brussel dat meer openbaar vervoer nodig heeft. Een van de redenen waarom de metro moet worden aangelegd, is dat de bovengrondse lijnen verzadigd zijn.*

Politici krijgen vaak het verwijt dat ze geen langetermijnplannen hebben. Het probleem is dat de einddatum van projecten in Brussel telkens opschuift en de kosten ondertussen blijven oplopen.

Laten we niet vergeten dat er voor de financiering van dergelijke ambitieuze projecten andere middelen zijn dan overheidsgeld. Het volledige Belirisfonds gebruiken, lijkt mij niet de beste oplossing. Soms moeten we nieuwe wegen bewandelen. Waarom geen gebruik maken van gedelegeerd

L'étude d'incidences a révélé que nos outils urbanistiques n'étaient pas conçus pour de tels projets.

(poursuivant en français)

L'étude d'incidences a aussi pour objectif d'explorer de nouvelles pistes. Nous devons faire en sorte que l'enquête publique en cours alimente la réflexion la plus démocratique possible sur ce projet.

(poursuivant en néerlandais)

Le permis actuel prévoit une amélioration de l'espace public, dont la conception sera en grande partie revue. Il importe donc de distinguer les phases pour que la conception de l'espace public soit la mieux adaptée aux besoins futurs.

Les estimations de la STIB et de Beliris ont été approuvées par des experts. Les modifications les plus importantes concernent les recommandations de l'étude d'incidences et l'indexation des budgets.

Le budget a également connu quelques modifications, comme la prise en compte des coûts de l'automatisation.

M. David Leisterh (MR).- Rappelons qu'il s'agit d'un projet capital pour cette partie de Bruxelles qui a besoin de davantage de transports publics. Une des raisons pour laquelle le métro doit voir le jour est la saturation des lignes en surface. Il est donc temps de passer en souterrain ! Tout le monde ne partage pas cette idée, mais le groupe MR soutient le développement du métro à Bruxelles.

On reproche souvent aux responsables politiques de ne pas avoir de projets à long terme. Le problème est qu'à Bruxelles, ceux-ci deviennent souvent des projets sans terme, dont on ne voit pas le bout. Vous avez donné la liste des raisons pour lesquelles nous étions passés de 1,6 à 2,3 milliards d'euros, mais, au-delà de l'indexation, une série d'éléments entraînent un retard trop conséquent. Chaque fois qu'on croit voir la lumière au bout du tunnel, cela coûte de plus en plus cher !

beheer om het openbaarvervoersaanbod, dat na jaren van discussie nog steeds ontoereikend is, te verbeteren?

229

De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés) (in het Frans).- Volgens de heer Dönmez stelt de oppositie de financiering van de metro ter discussie.

(Opmerkingen van de heer Dönmez)

Het is echter de meerderheid die dat doet.

Als een dergelijk strategisch dossier, waar zoveel geld mee gemoeid is, niet unisono gesteund wordt door de voltallige regering, dan staan het gewest gegarandeerd nog grote problemen te wachten.

Burgers hebben het recht te weten dat sommige meerderheidspartijen de metro niet willen en dat u daarvoor meer steun krijgt van de oppositie.

Voorts hebt u de nieuwe cijfers in september 2021 ontvangen. Die werden echter niet opgenomen in de begroting die daarna werd goedgekeurd. Waarom niet? Is die begroting dan nog wel geloofwaardig?

Het is een bijzonder ingewikkeld dossier, maar uw rol bestaat erin een en ander te verduidelijken en dat doet u niet.

233

Ik verwacht een overzicht in de vorm van een tabel met de jaarlijks begrote bedragen en wat er daarvan werd gerealiseerd. Uit de flarden informatie in tekstvorm die u geeft, kan ik nog steeds niet opmaken wat er precies begroot en gerealiseerd werd tussen 2019 en 2021 en wat de financieringsbronnen waren. Er is dus een duidelijk gebrek aan transparantie.

U zegt alle vervoermiddelen te willen ontwikkelen, maar de minister van Financiën laten weten in de pers dat dat niet meer mogelijk is en dat er keuzes gemaakt moeten worden. U doet

Rappelons que, pour financer des projets aussi ambitieux, il existe d'autres moyens que l'argent public. Assécher Beliris de ces malheureux 125 millions d'euros n'est probablement pas la meilleure idée. J'ai évoqué la gestion déléguée, utilisée entre autres à Bordeaux, Copenhague, Helsinki ou à Genève. Cela permet d'améliorer la qualité du service, mais aussi de diminuer la saturation en surface et les coûts opérationnels. Vous cherchez de l'argent un peu partout ; parfois, il faut explorer de nouvelles voies. Celle-ci en est une. Pourquoi ne pas l'exploiter davantage pour améliorer l'offre de transport public, toujours insuffisante après des années de discussion ?

M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).- M. Dönmez affirme que l'opposition remet en cause insidieusement le financement du métro.

(Remarques de M. Dönmez)

Il n'est pas remis en cause par l'opposition, mais par votre propre majorité.

Si le gouvernement n'est pas uni derrière un tel dossier stratégique, qui demande des efforts financiers et un effort politique considérables, nous rencontrerons de grands problèmes, car vous devrez poser des choix financiers importants dans les années à venir.

Cette dissension au sein de la majorité m'intrigue, et les citoyens ont le droit de savoir que tous les membres de cette majorité ne sont pas favorables à ce métro, qu'il faut se battre pour l'obtenir, et que vous trouvez plus de soutien dans l'opposition que dans votre propre gouvernement.

Vous avez obtenu en septembre 2021 les nouveaux chiffres que vous nous avez présentés. Or, un budget a été voté depuis lors, pour lequel ces modifications n'ont pas été prises en considération. La crédibilité de ce budget est donc remise en question. Pourquoi ces modifications n'ont-elles pas été mises sur la table et prises en considération lors des discussions budgétaires qui se sont déroulées il y a quelques mois ?

Vos explications manquent de clarté. Je sais que ce dossier est complexe et fait appel à de nombreux intervenants ainsi qu'à plusieurs sources de financement, mais votre rôle consiste à simplifier et résumer cette information.

Nous voulons un tableau année par année, qui reprend ce qui a été budgété initialement, ce qui est finalement inscrit au budget, ce qui a été réalisé et d'où viennent les financements pour chaque année. Nous voulons un résumé de cette situation qui nous permette de suivre le dossier.

Aujourd'hui, vous nous donnez des informations parcellaires. La réponse à ma question écrite était faite de phrases et non de tableaux clairs et finalisés. Avec la réponse que vous venez de nous donner, je reste incapable d'expliquer clairement ce qui a été budgété, réalisé, et quelles sont les sources de financement pour chaque dépense en 2019, 2020 et 2021. Or, ces années

echter of er niets aan de hand is en dat baart ons steeds meer zorgen.

sont clôturées. Le manque de transparence de ce dossier devient problématique.

Vous dites qu'il va falloir développer tous les moyens de transport : tram, métro, bus. Je suis d'accord avec vous. Cependant, le ministre des finances et votre majorité vous disent que ce n'est pas possible et qu'il faut faire des choix. Et vous continuez comme si de rien n'était. Nous nous inquiétons, car il nous semble que ce dossier manque de pilotage.

²³⁵ **De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).**- Ik ga ervan uit dat dit debat niet het laatste is en dat er de komende maanden en jaren nog over zal worden gedebatteerd. Het is niet abnormaal dat er meerkosten zijn bij dergelijke projecten en dat die projecten worden onderschat. Je kunt je echter wel vragen stellen bij het feit dat er, nog voor de werken begonnen zijn, plots gigantische meerkosten optreden en dat er daarover niet proactief en transparant wordt gecommuniceerd. Die meerkosten komen nu in het kader van andere zaken plots aan het licht.

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (*en néerlandais*).- *Le débat est loin d'être clos. Si des surcoûts peuvent s'expliquer, la mauvaise communication sur ceux-ci, intervenus avant même le début des travaux, pose question.*

Pour maintenir l'adhésion de la population à ce projet, une communication correcte et transparente sur la situation budgétaire est capitale.

Collega's zeggen dat er een groot draagvlak bij de bevolking is voor dit project. Als je dat draagvlak wilt behouden, is het van kapitaal belang om op een correcte en transparante manier informatie te verstrekken over de budgettaire situatie en die proactief mee te delen.

Au lieu d'attendre d'être interpellée par les parlementaires, vous devriez les informer régulièrement.

Het is niet verstandig om te wachten tot parlementsliden u interpelleren. U zou beter zelf het parlement regelmatig informeren over de stand van zaken.

²³⁷ **De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (*in het Frans*).- *Ik dank de minister dat ze werk maakt van de algemene beleidsverklaring en in het bijzonder van de milieutransitie.*

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Je remercie la ministre de mettre en œuvre ce qui était prévu dans la déclaration de politique générale, en particulier la volonté de réussir la transition écologique.

In tegenstelling tot wat de heer De Beukelaer beweert, komt de aanleg van een metrolijn niet neer op het 'begraven' van geld, maar op zaaien om de bovengrond te vergroenen.

Contrairement à ce que dit M. De Beukelaer, construire un métro, ce n'est pas "enterrer" l'argent, mais planter une graine pour verduriser la surface.

²³⁹ **Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** (*in het Frans*).- *Het verbaast me niet dat de conservatieven voor een project uit de twintigste eeuw zijn gewonnen. In de effectenstudie staan belangrijke aanbevelingen die extra kosten met zich meebrengen. Dat is logisch, want de kosten van het project zijn onderschat om het gemakkelijker te kunnen doordrukken. Er komen nog meer kosten, leningen en dus schulden.*

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Je ne suis pas étonnée que les conservateurs défendent un projet du XXe siècle. S'ils avaient lu l'étude d'incidences, ils y auraient trouvé une série de réponses à leurs questions. Effectivement, des recommandations majeures de cette étude impliquent des surcoûts. Et c'est normal, puisque le coût du projet a été sous-évalué pour en faciliter l'acceptation. Il y aura d'autres coûts, des emprunts et, donc, des dettes. Je me réfère ici aux déclarations du ministre Sven Gatz, selon lequel le financement de ce projet va causer des difficultés. Le moment est bien choisi pour en discuter, maintenant que le chantier du premier tronçon est en cours.

De effectenstudie bevat nog andere interessante informatie. Zo kan het project niet worden goedgepraat onder het mom van een modal shift. Die wordt op 0,6% geraamd en dat is nog optimistisch.

D'autres éléments intéressants figurent dans l'étude d'incidences. Ainsi, il y est dit que le projet ne peut pas être justifié par le report modal, lequel est évalué à 0,6 %. Et il s'agit d'une estimation optimiste, car une série de conditions initialement prévues ont été abandonnées, comme le parking de dissuasion à la station Bordet et la tarification kilométrique.

De Ecolofractie weigert om het volledige bovengrondse mobiliteitsbeleid, de groen- en erfgoedvoorzieningen en de sociale huisvesting uit het Belirisakkoord op te offeren voor de metro.

Het lijkt me aangewezen om goed na te denken over de beslissing en daarom heb ik de staatssecretaris van stedenbouw gevraagd om het openbaar onderzoek tot de zomer te laten lopen.

241 **De heer David Leisterh (MR)** *(in het Frans)*.- *Dan wordt het nog duurder.*

243 **Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)**.- *Ook ik sta helemaal achter dit project. We zullen inderdaad financiële keuzes moeten maken, maar de metro moet er komen.*

Het kostencontrolesysteem is een heel goede zaak.

245 **De heer Youssef Handichi (PTB)** *(in het Frans)*.- *Ik heb even gegoogeld en volgens een rapport van het Internationaal Monetair Fonds van februari 2022 is het bruto binnenlands product van België in een jaar met 5,6% gestegen. Werknemers hebben rijkdom gecreëerd, want we zijn de op drie na rijkste regio van Europa. Dat argument kunt u misschien gebruiken als u met de federale minister Lalieux onderhandelt over Beliris.*

Als linkse partij is de PTB natuurlijk niet voor privatisering. Wij zullen het fiscale onrecht bestrijden, het geld halen waar het zit en er openbare werken mee financieren.

De oppositie steunt de metroplannen, maar Ecolo is ertegen gekant en voert een rechts beleid in de meerderheid. Kameraden van de PS, het is tijd om u te beraden!

247 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans)*.- *Blijkbaar gebruikt de PTB na Facebook nu ook Google.*

Quant à l'extension du financement par Beliris, le groupe Ecolo refuse de sacrifier au métro toutes les politiques de mobilité en surface ainsi que les projets d'espaces verts, patrimoniaux et de logements sociaux prévus dans le cadre de ce même accord Beliris.

Pour des raisons tant de responsabilité politique que de bonne gouvernance, il me paraît crucial de bien réfléchir à cette décision, raison pour laquelle j'ai demandé au secrétaire d'État chargé de l'urbanisme de prolonger l'enquête publique jusqu'à l'été.

M. David Leisterh (MR).- Cela coûtera donc encore plus cher.

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) *(en néerlandais)*.- *Je soutiens pleinement ce projet. Nous devons faire des choix financiers, mais la ligne 3 du métro doit être finalisée.*

Je salue la mise en place d'un système de contrôle des coûts.

M. Youssef Handichi (PTB).- Je suis rassuré d'entendre que vous êtes favorable à une augmentation des moyens et que vous allez négocier en ce sens.

J'ai rapidement consulté Google pour trouver un argument pour vos négociations avec Beliris et Mme Karine Lalieux. Un rapport du FMI daté du 25 février 2022 m'a ainsi appris que le PIB de la Belgique a augmenté de 5,6 % en un an et que le pays a gagné un rang au palmarès des pays les plus riches du monde.

Les travailleurs ont produit une belle richesse dans ce pays, puisque nous sommes la quatrième Région la plus riche d'Europe : voilà un argument pour convaincre Mme Lalieux et obtenir plus de moyens pour faire face à tous les surcoûts.

En tant que parti de gauche, le PTB n'est évidemment pas en faveur de la privatisation. Nous allons lutter contre l'injustice fiscale et chercher l'argent là où il est, pour financer des travaux publics. Nous n'allons pas investir de l'argent dans le privé, mais le réinvestir au profit des travailleurs, de la mobilité, du climat et de la qualité de l'air à Bruxelles.

J'aimerais dire à mes camarades du PS qu'il est temps de se reprendre ! L'opposition soutient le projet de métro au Parlement bruxellois, mais Ecolo s'y oppose et mène une politique de droite dans la majorité. Camarades, reprenez-vous ! Je m'inquiète pour vous.

Nous vous soutenons pour aller négocier avec Karine Lalieux et aller chercher l'argent où il est pour l'investir dans notre mobilité.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- J'apprends qu'après avoir utilisé Facebook, le PTB utilise Google.

247 **De heer Youssef Handichi (PTB)** *(in het Frans)*.- *Wij gebruiken alles.*

247 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans)*.- *Alle middelen zijn goed.*

247 **De heer Youssef Handichi (PTB)** *(in het Frans)*.- *We willen Facebook en Google trouwens belasten.*

247 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans)*.- *U maakt er in ieder geval goed gebruik van.*

Ik dank de minister voor haar loyaliteit aan het regeerakkoord en verwacht dat de rest van de meerderheid zich naar de algemene beleidsverklaring van 2019 schikt. Het verheugt me ook dat Les Engagés onze strijd voor de verlenging van de metro bijtreedt. Mevrouw de minister, u hebt onze steun en we hopen dat u de procedures en de opleveringstermijn kunt inkorten.

257 **De heer Arnaud Verstraete (Groen)**.- Groen vraagt dat de metro er komt, en wel op zo'n manier dat de andere noodzakelijke investeringen niet in het gedrang komen en dat het tijdschema en het budget onder controle blijven. Wat sommigen ook mogen suggereren, u hebt aangegeven dat de regering zich daartoe engageert, en dat juichen wij toe. U zult alles in het werk stellen om de kosten te beheersen en daarbij ook alternatieve financieringswijzen onderzoeken. Zoals u aangeeft, moeten we de bedragen aanpassen aan de inflatie. We moeten appels met appels vergelijken: het bedrag dat ik daarnet noemde, sloeg alleen op de uitbreiding naar het noorden toe.

Wij kijken de komende maanden uit naar verder nieuws over de financiering en de verdere ontwikkeling van dit project.

259 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans)*.- *De jaarlijkse bedragen komen niet alleen tijdens de begrotingsbesprekingen, maar ook in de commissie Begroting ter sprake.*

In 2021 heb ik een begroting voor 2022 voorgesteld met alle beschikbare informatie. Suggesties om de communicatie te verbeteren zijn echter steeds welkom.

We zullen het nog vaker hebben over de uitbreiding van de metro en dat is ook geen probleem. Het is logisch dat de minister van Begroting zich de toekomstige financiën aantrekt en dat de

M. Youssef Handichi (PTB).- Nous utilisons tous les moyens.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Tous les moyens sont bons.

M. Youssef Handichi (PTB).- Nous voulons d'ailleurs taxer Facebook et Google.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- En tout cas, vous en profitez bien.

Je remercie la ministre pour sa loyauté vis-à-vis de l'accord de gouvernement. J'attends que le reste de la majorité suive la déclaration de politique générale adoptée en 2019. Certes, les budgets ont connu une augmentation, d'ailleurs prévisible selon certains. Elle était connue en 2019. Quoi qu'il en soit, continuons à travailler.

Je remercie M. De Beukelaer pour le soutien que nous apportent Les Engagés. Son groupe s'engage désormais à nos côtés dans ce combat pour le prolongement du métro.

Nous vous soutenons, Mme la ministre, et nous espérons que des pistes de solutions pourront être trouvées pour réduire la voilure dans ce projet et les suivants, notamment concernant la procédure et les temps de chantier. Rien n'est facile. S'il existait une solution toute faite, elle aurait déjà été mise en œuvre. Travaillons à une gestion optimale des dossiers pour réaliser des économies dans le cadre de ce projet et les autres à venir.

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais)*.- *Groen demande la finalisation de la ligne 3 du métro, avec un calendrier et un budget maîtrisés, ainsi que le maintien des autres investissements nécessaires. Nous saluons vos efforts pour répondre à ces demandes.*

Les montants doivent être adaptés à l'inflation. Comparons ce qui est comparable : le montant que j'ai évoqué ne concerne que l'extension vers le nord.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il y a beaucoup de remarques. Tout d'abord, les montants annuels sont discutés tous les ans, pas seulement à l'occasion des débats budgétaires, mais également en commission du budget.

En 2021, nous avons présenté un budget pour 2022 qui contenait toutes les informations disponibles. Nous essayons d'y intégrer systématiquement les nouvelles informations dont nous disposons afin que les documents soient à jour et les plus clairs possible. J'ai essayé de vous donner un maximum de précisions, mais si vous avez des suggestions pour améliorer la lisibilité ou la communication du budget, je suis naturellement

minister van Mobiliteit zich de financiering van het transport aantrekt.

disposée à les étudier. Notre réponse à votre question écrite donne de nombreuses précisions budgétaires. Quoi qu'il en soit, nous sommes disposés à améliorer la communication.

De nombreuses questions et remarques ont été soulevées. Ce débat reviendra certainement, et cela ne me pose aucun problème. Il est logique que le ministre du budget s'inquiète des futurs financements. Il est aussi logique que la ministre de la mobilité se soucie du financement des moyens de transport et que nous cherchions des solutions face à l'augmentation des coûts. Nous ne pouvons pas cacher la réalité et nous devons apporter des réponses aux questions légitimes.

²⁶¹ **De heer David Leisterh (MR)** *(in het Frans)*.- *Ik zie de investeringen in de metro als strategisch, want het gaat ook om comfort.*

M. David Leisterh (MR).- Selon moi, l'investissement dans le métro est stratégique, car il s'agit également d'une question de confort.

Het heeft bovendien geen zin om een zoveelste studie te vragen, want dat maakt alles alleen maar duurder en trager. We moeten voorkomen dat Brussel zich belachelijk maakt met zijn openbaar vervoer.

En outre, il est inutile de déposer une nouvelle demande pour une énième étude, car cela va coûter encore plus cher, cela va être encore plus long et encore plus lent. Il s'agit également d'éviter que Bruxelles soit ridiculisée pour ce qui concerne les transports en commun, le métro en l'occurrence.

²⁶³ **De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)** *(in het Frans)*.- *Zou het mogelijk zijn om de begrotingsevolutie op metro3.be te publiceren? Ik vraag geen details, maar de algemene kosten voor de uitbreiding van de metro.*

M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).- Mme la ministre, serait-il possible de publier sur le site metro3.be un outil très simple de suivi budgétaire, pour qu'année après année, on puisse agréger les chiffres de ce qui avait été budgétisé initialement, des modifications budgétaires qui ont été apportées, de ce qui a été réalisé, et comment cela a été financé.

- De incidenten zijn gesloten.

Il ne s'agit pas de fournir le détail de chaque chantier, mais le coût général de l'extension du métro. La publication d'un tel outil sur le site internet relatif à la ligne de métro 3 permettrait de donner une information claire aux citoyens.

- Les incidents sont clos.

²⁶⁹ **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

²⁶⁹ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

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

²⁶⁹ **betreffende "de herinrichting van de Bergensesteenweg in het kader van de herorganisatie van de mobiliteit in Kuregem".**

concernant "le réaménagement de la chaussée de Mons dans le contexte de la réorganisation de la mobilité à Cureghem".

²⁷¹ **De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans)*.- *Eind februari keurde de gemeenteraad van Anderlecht een nieuw verkeerscirculatieplan voor Kuregem goed. Over dat plan vond echter te weinig overleg met de omwonenden, de handelaars en de politiezone plaats.*

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Fin février, le collège communal d'Anderlecht approuvait un nouveau plan de circulation pour Cureghem. Financé par la Région, ce plan s'inscrirait dans la vision du plan régional de mobilité Good Move. Il prévoit notamment le passage de différentes rues à sens unique, des filtres de circulation et des boucles.

Daarnaast valt de Bergensesteenweg buiten het plan, omdat de middelen van het gewest bestemd zijn voor de herinrichting van de in de wijk gelegen straten. Nochtans

Outre que ce plan de circulation n'a pas fait l'objet de concertations suffisantes avec les riverains, les commerçants du

vormt de Bergensesteenweg een belangrijke, maar voor alle weggebruikers gevaarlijke verkeersas. Er wordt al jaren gevraagd om daar de weginrichting aan te passen.

Welke bijdrage leverde Brussel Mobiliteit aan het nieuwe circulatieplan?

Waarom is de Bergensesteenweg er niet in opgenomen?

Klopt het dat er een bijkomend budget voor de Bergensesteenweg is aangevraagd? Zo ja, welk gevolg gaf u aan die vraag?

In november 2020 zei u dat Brussel Mobiliteit de heraanleg van delen van de Bergensesteenweg zou bestuderen en dat er testen kwamen in 2021. Hoever staat het daarmee? Welke werkzaamheden zijn er gepland?

quartier ainsi qu'avec la zone de police, il semble que la chaussée de Mons n'y soit pas prise en considération, les moyens dégagés par la Région étant réservés aux nouveaux aménagements prévus pour les voiries intérieures.

La chaussée de Mons constitue pourtant l'axe structurant en matière de mobilité dans le quartier et présente toujours des aménagements particulièrement dangereux, tant pour les automobilistes que pour les cyclistes ou les piétons, bref, pour l'ensemble des usagers. Le trafic y est très dense et cela fait de longues années qu'une restructuration est attendue et demandée.

De quelle manière Bruxelles Mobilité a-t-elle contribué à la réalisation du nouveau plan de circulation pour Cureghem ?

Comment expliquez-vous que la chaussée de Mons n'ait pas été intégrée à ce plan ?

Un nouveau budget spécifique pour la chaussée de Mons aurait été sollicité auprès de la Région. Pourriez-vous le confirmer ? Le cas échéant, quelle suite y a-t-elle été donnée ?

En novembre 2020, vous m'aviez expliqué que Bruxelles Mobilité se pencherait sur différents tronçons de la chaussée de Mons et que des phases tests devaient voir le jour en 2021. Pourriez-vous faire le point sur l'évolution des tronçons concernés ? Quels travaux sont-ils programmés dans les mois et les années à venir sur cette voirie importante et, malheureusement, en triste état ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre. - Il n'est pas tout à fait correct d'affirmer que le contrat local de mobilité Cureghem n'a pas fait l'objet d'une concertation suffisante avec les riverains et différents acteurs du périmètre retenu. L'étude du contrat local de mobilité a fait l'objet d'un processus participatif et a été suivie par un comité d'accompagnement où les différents acteurs de la mobilité - dont les zones de police et Bruxelles Mobilité - étaient représentés.

À la suite de cette étude, le plan de circulation final proposait un piétonnier sur la chaussée de Mons à hauteur de Clemenceau, ce tronçon de la chaussée de Mons étant une voirie auto quartier dans le plan Good Move. Au vu des enjeux sur cette voirie et au vu de la déviation du chantier Constitution par la chaussée de Mons, le collège d'Anderlecht a approuvé un plan de circulation en deux phases. La chaussée de Mons fera partie de la deuxième phase prévue à moyen terme. Celle-ci nécessitera une étude spécifique s'inspirant du contrat local de mobilité sur le tronçon de la chaussée de Mons entre le square Albert Ier et la porte d'Anderlecht, et qui planifiera les travaux.

Concernant les autres tronçons de la chaussée de Mons, dans le cadre du contrat de rénovation urbaine 3, un projet d'aménagement est en cours d'étude au niveau du tronçon entre le square Vandervelde et le square Albert Ier. Le permis d'urbanisme devrait être déposé cette année. Un budget d'étude est prévu, tout comme des montants venant du contrat de

²⁷³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans). - *Er vond wel degelijk overleg met alle betrokken partijen over het nieuwe circulatieplan plaats.*

Op basis van de studie in het kader van het lokaal mobiliteitsplan werd een voetgangerszone op de Bergensesteenweg ter hoogte van Clemenceau voorgesteld. Omdat er sterk moet worden ingegrepen op die steenweg en er bovendien nog een omleiding over loopt, besliste de gemeente om het circulatieplan in twee fasen uit te voeren. De aanpak van de Bergensesteenweg gebeurt op middellange termijn binnen de tweede fase, waarvoor nog een specifieke studie nodig is op basis van het lokale mobiliteitscontract voor het gedeelte tussen de Albert I-Square en de Anderlechtsepoort.

Voorts loopt er een studie naar het plan voor de heraanleg van het deel tussen de Emile Vanderveldesquare en de Albert I-Square. De vergunning zou dit jaar worden toegekend. De heraanleg moet een betere verkeersveiligheid opleveren, naast een vlottere doorstroming van het gewone verkeer en het openbaar vervoer. Voorts moeten actieve vervoersmodi voorrang krijgen en moeten omwonenden en gebruikers op kwalitatieve openbare ruimte kunnen rekenen.

Daarnaast is de Bergensesteenweg opgenomen in het Gewestelijk Mobiliteitsplan en het bijzonder interventieplan. In dat kader is er een budget van 2 miljoen euro voor de

heraanleg van de voetpaden tussen de Biestebroekstraat en de Wandelingsstraat.

Brussel Mobiliteit trekt bijna 13 miljoen uit voor de inrichting en uit het stadsvernieuwingscontract 3 komt 2,5 miljoen euro. De kosten voor de studie worden op bijna 1 miljoen euro geraamd.

rénovation urbaine et de Bruxelles Mobilité. Le réaménagement a comme objectifs :

- l'amélioration de la sécurité de l'ensemble des usagers ;
- l'amélioration de la fluidité du trafic ;
- l'augmentation de la performance des transports publics ;
- la priorité rendue aux modes actifs ;
- l'offre d'espaces publics de qualité aux riverains et aux usagers.

C'est ambitieux, mais ce quartier le mérite.

Le volet réglementaire du plan régional de mobilité reprend la chaussée de Mons dans son programme entrées de ville. Le plan particulier d'intervention reprend également la chaussée de Mons, de Bizet à Vandervelde, à savoir une rénovation des trottoirs prévue entre la rue de Biestebroek et la rue de la Promenade avec, à chaque fois, un agrandissement des oreilles de trottoirs. Ceci représente un budget de l'ordre de 2 millions d'euros pour une surface de plus de 40.000 m².

Pour vous donner un ordre de grandeur, près de 13 millions d'euros sont fournis par Bruxelles Mobilité pour l'aménagement, 2,5 millions d'euros sont financés par le contrat de rénovation urbaine 3. Les frais d'étude s'élèvent à près de 1 million d'euros.

²⁷⁵ **De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** (in het Frans).- *Wat verstaat u onder 'op middellange termijn'?*

De Bergensesteenweg vormt de ruggengraat van de mobiliteit in Kuregem. De heraanleg van de hele omgeving moet daar dus op worden afgestemd. Ik zou dan ook graag van u horen binnen welk tijdsbestek de Bergensesteenweg wordt aangepakt.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- J'entends que le réaménagement à Cureghem de la chaussée de Mons est prévu dans une deuxième phase, à moyen terme. Qu'entendez-vous par à moyen terme ? S'agit-il d'un an, deux ans, trois ans ? Ou n'êtes-vous tout simplement pas en situation de nous le préciser ?

Il me paraît essentiel d'interagir avec l'épine dorsale de la mobilité de tout le quartier, pour essayer d'avoir une démarche cohérente. D'autant plus que les aménagements à Cureghem vont être établis dans le cadre d'une concertation en aval : les citoyens ayant protesté devant le conseil communal, celui-ci a voté une motion appelant le collège à prévoir une concertation et une évaluation du processus de façon à remédier à un certain nombre de critiques.

Mais l'aboutissement d'un projet global doit passer par la question de la chaussée de Mons. J'aurais voulu obtenir de votre part, à tout le moins, une perspective temporelle de voir celle-ci réellement prise en compte. C'est évidemment un élément central et essentiel de la mobilité dans ce quartier de Cureghem qui ne connaît pas que des facilités.

²⁷⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het gemeentebestuur besliste uit voorzorg om in twee fasen te werken. De aanvullende studie zal meer duidelijkheid brengen betreffende het gedeelte van de Bergensesteenweg tussen de Albert I-Square en de Anderlechtsepoort.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Par prudence, le collège de la commune d'Anderlecht a choisi de travailler en deux phases.

Pour la portion de la chaussée de Mons comprise entre le square Albert Ier et la porte d'Anderlecht, l'étude complémentaire

- *Het incident is gesloten.*

devrait apporter davantage de réponses et se fonder sur une participation plus importante.

- *L'incident est clos.*

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

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

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

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

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

283 **betreffende "het verlaten busstation bij het Zuidstation".**

concernant "la gare d'autobus abandonnée à la gare du Midi".

285 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).**- *Het Zuidstation is een belangrijk knooppunt voor het openbaar vervoer. De eindhalte van De Lijn ligt bij het Baraplein, die van de MIVB in de overdekte straat en die van de TEC aan de kant van de Fonsnylaan. Daardoor weten treinreizigers niet goed waar ze op een bus kunnen overstappen.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- La gare du Midi est un lieu intermodal connaissant une importante fréquentation, tant pour le chemin de fer que pour les transports publics assurés par la STIB, le TEC et De Lijn. Pour ces trois opérateurs, le terminus des autobus est curieusement situé en trois points différents, rendant peu lisible l'endroit où emprunter un bus pour un voyageur débarquant du chemin de fer.

Bij de herindeling van de Zuidwijk werd nochtans een busstation gebouwd met vijf perrons, een grote vierhoek onder de sporen tussen de Argonnestraat en de overdekte straat. Ik begrijp niet waarom het nooit in gebruik is genomen. Alle buslijnen zouden op dezelfde plek beschikbaar zijn, wat de zichtbaarheid van het vervoersaanbod zou vergroten. Een alternatief is dat de aanbieders van privébusvervoer de ruimte zouden gebruiken.

Les bus de De Lijn stationnent à proximité de la place Bara, les bus de la STIB s'arrêtent à la rue Couverte et ceux du TEC, du côté de l'avenue Fonsny. Voilà une situation ubuesque pour un voyageur débarquant d'un train à la gare du Midi et souhaitant poursuivre son déplacement vers le centre ou la périphérie bruxelloise.

Cette situation est d'autant plus inexplicable que l'aménagement du site de la gare du Midi prévoyait, en des temps lointains, une gare d'autobus. Cette gare, dotée de cinq quais d'embarquement, forme un grand quadrilatère sous les voies du chemin de fer, compris entre la rue de l'Argonne et la rue Couverte. Pour une raison non expliquée, cette gare n'a jamais vu le moindre bus y pénétrer et reste donc inoccupée.

Elle offre en outre l'avantage de réunir, en un lieu déterminé, l'ensemble des lignes de bus convergeant vers la gare du Midi et de faciliter, par voie de conséquence, la visibilité du réseau urbain et suburbain de déplacement. À défaut d'accueillir les autobus des compagnies de transport public, cet espace inutilisé pourrait également accueillir une gare routière internationale destinée aux autocars de compagnies privées qui se développent depuis plusieurs années.

287 *Waarom staat het busstation nog leeg? Overlegt u met de NMBS en de MIVB? Welke MIVB-lijnen zouden er kunnen stoppen? Welke hindernissen ziet u?*

Pourquoi cet espace est-il resté inoccupé depuis sa création ?

Quels contacts entretenez-vous avec la STIB et la SNCB au sujet d'une éventuelle exploitation de cet espace par des bus bruxellois ? Pour quelles lignes de la STIB estimez-vous son

De aanbieders van privébuslijnen willen graag dat hun bussen halt houden in de buurt van grote stations. Is het potentieel van de leegstaande ruimte genoeg overwogen?

utilisation intéressante ? Quels obstacles se posent à une telle utilisation ?

À défaut d'accueillir des véhicules de la STIB, ce site ne conviendrait-il pas à la création d'une gare routière ? L'étude de 2017 relative à un projet définitif s'est concentrée sur le déplacement de la gare de bus à proximité d'une station de métro ou d'une gare ferroviaire, et les représentants du secteur ont manifesté leur souhait de rester à côté d'une gare importante. Dès lors, le potentiel de cet endroit a-t-il été suffisamment étudié ? Si non, pourquoi ?

²⁸⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De twee vierhoeken zijn in het bezit van de NMBS, die begin 2021 een oproep voor tijdelijke projectideeën voor de leegstaande ruimte heeft gelanceerd.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les quadrilatères dont vous parlez appartiennent à la SNCB. Les raisons de leur inoccupation sont liées aux plans en cours d'élaboration par la SNCB autour de la gare du Midi.

Brussel Mobiliteit en de MIVB stelden voor om op de grote vierhoek een platform voor MIVB- en TEC-bussen en allerlei dienstverleningen voor fietsers aan te leggen. Het voorgestelde busstation biedt plaats aan twee MIVB-lijnen (49 en 50) en aan alle TEC-lijnen die nu bij de Fonsnylaan stoppen (365, W en 123). Vooronderzoek van de MIVB wijst uit dat er negen accordeonbussen en acht gewone bussen in het station kunnen parkeren. Helaas is er voor de bussen van De Lijn te weinig plaats.

Un appel à idées de projets temporaires pour cet espace a été lancé par la SNCB au début de l'année 2021. Bruxelles Mobilité et la STIB ont répondu conjointement en proposant l'aménagement du grand quadrilatère autour d'une plateforme de bus STIB/TEC et de services aux vélos (stationnement de grande capacité, nouvelle localisation du point vélo Midi, dépôt pour vélos retrouvés et atelier de remise en état).

Als de NMBS niet op dat voorstel ingaat, blijft de huidige stand van zaken onveranderd en kan er geen kwaliteitsvolle ruimte worden ingericht voor de actieve modi.

La gare de bus telle que proposée dans l'appel à projets permettrait d'y inclure deux lignes de la STIB (49 et 50) ainsi que l'ensemble des lignes de TEC présentes dans l'avenue Fonsny (365, W et 123). Des études préliminaires réalisées par la STIB ont démontré qu'il était possible d'y stationner un grand nombre de bus (neuf articulés et huit standard). En revanche, il n'est malheureusement pas possible de regrouper les terminus des trois opérateurs (STIB, TEC et De Lijn) en un seul et même point dans cette zone, car l'espace est insuffisant.

De NMBS heeft nog geen besluit genomen. De MIVB en Brussel Mobiliteit stellen hun project eind maart voor aan een jury.

Si la proposition faite par Bruxelles Mobilité et la STIB de rassembler les bus dans le grand quadrilatère n'était pas acceptée par la SNCB, l'ensemble des espaces publics du côté de l'avenue Fonsny continueront d'être utilisés pour le stationnement des bus de la STIB et du TEC (six emplacements pour des bus articulés et cinq pour des bus standard), avec pour conséquence de supprimer toute possibilité de créer des espaces publics de qualité dédiés aux modes actifs.

La SNCB n'a pas encore tranché entre les différentes idées de projet reçues. La STIB et Bruxelles Mobilité sont convoqués à la fin du mois de mars pour présenter le projet devant un jury.

²⁹¹ *Het klopt niet dat de ruimte nooit is gebruikt, maar sinds een jaar of tien talmt de NMBS met het nemen van een beslissing over het gebruik van de vierhoeken. Oorspronkelijk zou er een winkelgalerij komen. Gezien de behoeften in de omliggende wijken is het echter beter om ze een openbare functie te geven.*

Il est inexact de dire que cet espace n'a jamais été occupé. De nombreuses occupations se sont succédé depuis la création de cet espace (gare de bus initiale, entrepôt des véhicules de la poste, etc.).

De belangrijkste belemmeringen hebben met de akoestiek en de brandveiligheid te maken. Een brand op die plek zou enorme gevolgen voor het treinverkeer in heel België hebben.

Il est vrai néanmoins que la SNCB tergiverse sur l'occupation des quadrilatères depuis une bonne dizaine d'années. Dans les plans précédents, il était question de créer une galerie commerciale à cet endroit, entre la gare et la Petite ceinture. Mais

Perspective.brussels voerde in 2017 een kort onderzoek uit naar het gebruik van de site voor een busstation voor autocars. De locatie werd niet weerhouden omdat de omgeving al goed bediend is door buslijnen en omdat de vierhoeken niet hoog genoeg zijn.

Er komt wel een tijdelijk busstation aan de Albert II-laan, dat midden juni in gebruik wordt genomen.

²⁹³ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *De plek werd inderdaad gebruikt, door krakers! Als de vierhoeken als busstation worden ingericht, kunnen alle bussen van daar vertrekken, wat veel eenvoudiger is voor de treinreizigers. Al moet er wel nog extra ruimte gecreëerd worden voor De Lijn.*

Hebt u al overwogen om bij het Europese Interregprogramma aan te sluiten, dat de financiering van architecturale studies en haalbaarheidsstudies ondersteunt?

²⁹⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik vind het voorstel van Brussel Mobiliteit en de MIVB zeer interessant en hoop dat het geselecteerd wordt.*

Uiteraard is dit niet het enige project dat in de wijk moet worden uitgevoerd. Het imago van de buurt moet grondig worden opgepoetst en een busstation kan daartoe bijdragen.

- Het incident is gesloten.

vu le manque d'espace en ville et les besoins du quartier, il serait judicieux de favoriser les fonctions de service public.

Les principales contraintes sont au niveau de l'acoustique et de la sécurité incendie du bâtiment. En effet, un incendie ou une explosion à cet endroit, sous la jonction ferroviaire Nord-Midi, aurait de très grandes conséquences sur la circulation des trains dans toute la Belgique.

Au sujet de la création d'une gare routière à cet endroit, le site en question avait fait l'objet d'une rapide analyse par perspective.brussels en 2017, parmi d'autres sites. Cette localisation n'avait pas été retenue à l'époque en raison de la présence déjà importante de bus dans la zone et d'une hauteur insuffisante dans les quadrilatères - les bus occupant pas mal d'espace en hauteur.

Pour ce qui est du projet définitif, nous suivons de près la création d'une gare routière provisoire consécutive à la démolition du centre de communication Nord (CCN). Ce projet reste la priorité pour le moment sur ce dossier. La recherche d'un emplacement temporaire avait fait l'objet d'une étude. Le site du boulevard Albert II a été retenu et, selon nos dernières informations en lien avec le permis de démolition, cette gare routière provisoire devrait être mise en service à la mi-juin.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- En effet, cet endroit a été utilisé, mais principalement par des squatteurs ! Un bon usage de ce grand quadrilatère permettrait une rationalisation des quais de bus pour les voyageurs débarquant des trains, en concentrant en un même endroit les arrêts du TEC et de la STIB. Si j'ai bien compris, il faudrait malgré tout des quais supplémentaires pour De Lijn.

Visiblement, le nombre de quais rend ce projet envisageable. Je vous invite à relire l'étude d'Espaces-Mobilités. Elle fait également mention d'un projet du programme Interreg Europe du Nord-Ouest, qui permettrait de financer une partie des études architecturales et de faisabilité. La réalisation d'économies d'échelle et la participation à ce projet européen seraient réellement bénéfiques pour Bruxelles. Vous êtes-vous engagée à y participer ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous pouvons discuter de l'éventuelle utilisation des quadrilatères par le passé. Je pense qu'il y a là un potentiel qui n'était pas totalement utilisé et que la proposition qui est faite par Bruxelles Mobilité et la STIB est très intéressante. J'espère qu'elle sera retenue.

Ce n'est évidemment pas le seul projet que nous devons mettre en œuvre dans ce quartier, qui se situe juste à côté du nouveau métro. L'incidence des travaux du métro y est d'ailleurs assez marquée. Nous devons vraiment revaloriser l'image de ce quartier. Les bus doivent pouvoir y participer, car la Région a besoin d'une gare routière. Nous en avons débattu la semaine passée et je pense que ce débat n'est pas clos.

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

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

299 **betreffende "de vertraging bij de terugkeer van de eVillo!-batterijen".**

301 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).**- *Het gaat niet goed met de eVillo. Het bedrijf JCDecaux haalt aanzienlijke winsten uit reclame, terwijl het zijn contractuele verplichtingen inzake de elektrische deelfietsen niet nakomt. Tien maanden nadat het alle draagbare batterijen terugriep, is het systeem nog steeds niet in gebruik. De 1.800 elektrische fietsen die Brussel Mobiliteit vanaf 15 april 2019 wilde invoeren, zijn er niet.*

In het contract dat het Brussels Gewest met JCDecaux in 2009 sloot over Villo, staat dat het Franse bedrijf op de gewestwegen en op de fietsen zelf reclame mocht maken. In 2018 gaf toenmalig minister Smet JCDecaux bovendien toelating om een derde van de bestaande panelen te digitaliseren, waardoor ze veel meer opbrengen. Als tegenprestatie zou het bedrijf eVillo's aanbieden.

Het contract loopt tot 2026. Wil het gewest het vroeger stopzetten, dan moet het ongeveer 20 miljoen euro betalen.

Op de vraag wanneer de eVillo terugkeert, antwoordt de verantwoordelijke bij JCDecaux steevast dat hij op het einde van het kwartaal mikt.

303 *Zonder clause die een bepaald gebruik van de deelfietsen oplegt, is Villo voor JCDecaux helaas rendabeler wanneer niemand de fietsen gebruikt. Steden in het buitenland hebben hun samenwerking met het bedrijf opgezegd wegens het ondermaatse gebruik.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "le retard du retour des batteries des e-Villo".

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- La presse évoquait récemment la situation tristement calamiteuse des vélos partagés électriques eVillo.

À l'heure actuelle, la société JCDecaux engrange d'importantes recettes publicitaires tout en manquant cruellement à sa responsabilité contractuelle de mise à disposition de vélos partagés électriques. Trois ans après la mise en place des vélos partagés électriques eVillo et dix mois après un rappel de toutes les batteries amovibles, le système n'est toujours pas opérationnel.

Malgré l'ambition de Bruxelles Mobilité d'arriver à une électrification progressive des vélos partagés de Villo, la mise en circulation de 1.800 vélos électriques, prévue initialement pour le 15 avril 2019, patine toujours. Rappelons que le contrat Villo, conclu en 2009 entre la Région de Bruxelles-Capitale et la société française JCDecaux permettait à celle-ci de déployer, sur les voiries régionales, 275 panneaux publicitaires de 2 m² et 35 de 8 m², ainsi que des espaces publicitaires sur les vélos eux-mêmes.

L'avenant au contrat, signé en 2018 par votre prédécesseur M. Pascal Smet, autorisait JCDecaux à numériser un tiers des panneaux existants et ainsi augmenter substantiellement leur rentabilité. En contrepartie, l'entreprise française s'engageait à mettre des eVillo à disposition à Bruxelles.

En outre, dans la mesure où l'avenant précédent, signé en 2011 par le secrétaire d'État à la mobilité de l'époque, M. Bruno De Lille, prolongeait le contrat jusqu'en septembre 2026, si la Région Bruxelloise souhaite le rompre, elle devrait déboursier une somme estimée à quelque 20 millions d'euros.

Lorsqu'on lui demande quand les nouvelles batteries amovibles seront de retour à Bruxelles, M. Jérôme Blanchevoye, responsable du développement des Villo chez JCDecaux, se contente de répondre que l'objectif a été fixé à "ce trimestre".

La triste réalité est qu'avec la situation actuelle, sans clause exigeant un certain degré d'opérationnalité des vélos partagés, électriques ou non, Villo est plus rentable pour JCDecaux lorsque personne n'utilise leurs vélos. Cette situation doit sérieusement nous interroger sur l'intérêt de ce système et de sa mise en place pour l'ensemble des Bruxellois. Lorsqu'on voit que d'autres villes, comme Brisbane en Australie, ont mis fin de

Hoe evalueert u de projecten met eVillo en Villo? Hoe vaak zijn ze in omloop? Hoelang waren de eVillo's sinds 15 april 2019 in gebruik? Wat is de omloop van de eVillo's zonder batterij? Welk profiel hebben de gebruikers? Wat is het verschil tussen de gebruikers van Villo en die van de andere aanbieders van deelfietsen?

Zijn er sancties opgenomen in het contract voor het geval dat JCDecaux zijn verplichtingen niet nakomt? Zo neen, is er een reden waarom het gewest die er niet in opneemt?

Krijgen de eVillo-abonnees een vergoeding voor de maanden dat ze hun abonnement niet konden gebruiken?

Klopt het dat een vroegtijdige stopzetting van het contract het gewest 20 miljoen euro zou kosten?

Weet u wanneer de eVillo-batterijen weer beschikbaar zullen zijn?

Vond de uitgestelde tevredenheidsenquête over Villo ondertussen plaats? Wat zijn de conclusies?

Welke alternatieven overweegt u om het aanbod aan deelfietsen te vernieuwen?

manière prématurée à leur collaboration avec JCDecaux, faute d'un nombre suffisant d'utilisateurs, nous sommes en droit de nous demander si d'autres services de mobilité douce partagée n'offriraient pas une meilleure solution aux Bruxellois souhaitant se déplacer de manière fluide, douce et efficace.

Quel bilan tirez-vous du projet des eVillo et des Villo à Bruxelles ? Quel est leur taux de rotation ? Combien de temps les eVillo ont-ils été opérationnels depuis le 15 avril 2019 ? Quel est le taux de rotation des eVillo sans batterie ? Quel est le profil type des utilisateurs ? Quelle différence y a-t-il entre les usages des Villo et ceux des vélos partagés de type Billy Bike, Dott, Blue Bike, etc. ?

Des clauses de non-respect de la mise à disposition des vélos ou des pénalités pour le manque de respect du contrat sont-elles incluses dans le contrat liant la Région à JCDecaux ? Si non, y a-t-il une raison particulière qui a poussé la Région à ne pas les insérer ?

Des dédommagements aux abonnés d'eVillo ont-ils été mis en place pour les plus de neuf mois d'inopérabilité de leur abonnement ?

Confirmez-vous qu'une rupture de contrat prématurée coûterait à la Région un montant avoisinant les 20 millions d'euros ?

Avez-vous plus d'informations concernant une date précise pour le retour des batteries eVillo pour les utilisateurs bruxellois ?

L'enquête de satisfaction des Villo, repoussée à 2021 ou à début 2022, a-t-elle eu lieu ? Quelles en sont les conclusions ?

Enfin, quelles pistes alternatives envisagez-vous aujourd'hui comme prioritaires pour renouveler l'offre de vélos partagés à Bruxelles ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Si l'on fait le bilan de ces derniers mois, eVillo ne répond en effet pas à nos attentes.

En effet, les eVillo ont été opérationnels du 1er décembre 2019 au 1er juin 2021, soit dix-huit mois. Cela fait désormais neuf mois qu'aucun eVillo ne roule à Bruxelles. Ils devraient toutefois revenir d'ici la fin du mois, ce que j'espère vraiment.

Par ailleurs, alors que l'usage du vélo explose en Région bruxelloise, nous constatons qu'eVillo ne parvient pas à bénéficier de cet effet. En 2020, seul l'été a connu une utilisation plus intense qu'avant l'introduction d'eVillo. L'année 2021 a, quant à elle, été moins bonne que 2019, une année où l'offre eVillo n'existait pas encore.

Enfin, le taux de rotation moyen sur les 6 derniers mois de 2021, qui est une période sans eVillo, s'élève à 0,6. À titre de comparaison, ce taux était plus élevé (à savoir 0,78) en 2019 pour la même période.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De voorbije maanden voldeed eVillo inderdaad niet aan de verwachtingen. De fietsen waren achttien maanden in gebruik, maar sinds negen maanden rijdt er geen enkele eVillo meer. Ik hoop dat ze tegen het einde van deze maand terug zijn.*

Het fietsgebruik neemt sterk toe in Brussel, maar de eVillo profiteert daar niet van. In de zomer van 2020 lag het gebruik hoog, maar in 2021 nam het sterk af.

Ten slotte bedroeg de omloop van de Villofietsen 0,6 in het laatste halfjaar van 2021, tegenover 0,78 in dezelfde periode in 2019.

Het contract tussen het gewest en JCDecaux is in heel algemene termen opgesteld. Daardoor kan het gewest het bedrijf niet dwingen om kwaliteitsvollere diensten aan te bieden.

De invoering van de elektrische Villo's werd in een aanhangsel aan het contract vastgelegd. Daarin stond dat JCDecaux 215 bijkomende vergunningen voor reclamepanelen zou krijgen. Het

bedrijf voerde de eVillo's echter al in voor die vergunningen er waren. Toen bleek dat urban.brussels ze niet binnen de beloofde termijn kon toekennen, vroeg JCDecaux aan het gewest om bij wijze van schadevergoeding de looptijd van het contract te herzien.

Que cela signifie-t-il sur le plan juridique ?

Le contrat d'origine de 2008 et l'avenant 3 de 2018 introduisant eVillo sont tous les deux rédigés en termes fort généraux qui ne permettent pas à la Région de contraindre JCDecaux à augmenter la qualité de ses services. Dès l'origine, le contrat pouvait générer des éléments de discussion entre la Région et l'opérateur.

Lorsque la Région a voulu introduire des Villo électriques, cela s'est fait dans le cadre d'une négociation d'un avenant au contrat : JCDecaux acceptait d'introduire eVillo à Bruxelles à condition de pouvoir bénéficier de 215 permis d'urbanisme supplémentaires pour ses dispositifs d'affichage publicitaire. Il fallait qu'au moins 185 permis d'urbanisme aient été délivrés avant que les eVillo soient déployés, mais JCDecaux a adopté une logique volontariste et a commencé à déployer ses vélos électriques sans attendre la délivrance de ces permis.

Urban.brussels ayant éprouvé beaucoup de difficultés à délivrer les permis d'urbanisme dans les délais prévus, l'entreprise a demandé à la Région de renégocier la durée du contrat en compensation du dommage subi en raison du retard dans la délivrance des permis d'urbanisme.

Entre-temps, comme vous le savez, les batteries ont commencé à poser problème. JCDecaux a dû retirer l'ensemble des batteries, supprimant ainsi le service eVillo. La Région a estimé subir à son tour un dommage qui devait être réparé.

Ces deux dommages sont actuellement analysés par nos avocats respectifs. Le contrat pourrait être prolongé, comme le demande JCDecaux, ou raccourci. Une autre possibilité consiste à compenser le dommage subi d'une autre manière.

Les obligations de JCDecaux relatives à la mise à disposition des vélos et des batteries sont précisées dans le contrat, mais ces dispositions sont rédigées dans des termes vagues, ce qui ne permet pas, à ce stade, de savoir si elles seront applicables dans le cas qui nous occupe. Nos avocats respectifs analysent la pertinence de ces dispositions. Les abonnés au service eVillo n'ont pas perçu de dédommagement. La validité de leur abonnement est prolongée de la durée d'interruption du service.

Les conditions de fin de contrat sont prévues par ce dernier. Si JCDecaux ne respecte pas l'une de ses obligations substantielles, il devra indemniser la Région. La Région peut également mettre fin à la concession pour des raisons d'intérêt public. Dans ce cas, une indemnité doit être payée à JCDecaux.

JCDecaux nous informe que le retour des batteries eVillo est prévu pour la fin du mois de mars. Une enquête de satisfaction n'aurait pas eu de sens en l'absence de ce service. Elle n'a donc pas encore été réalisée.

En ce qui concerne l'avenir, nous nous maintenons au courant des différentes évolutions du marché des vélos en libre-service à travers le monde. Nous commençons à préparer le futur système bruxellois, car nous sommes convaincus qu'il ne faut

³⁰⁷ *Ondertussen waren er problemen met de batterijen opgedoken. JCDecaux moest ze allemaal terugroepen. Daardoor liep het gewest dan weer schade op, die moet worden vergoed. De advocaten van het gewest bestuderen momenteel de mogelijkheden om de schadeclaims af te handelen.*

De verplichtingen van JCDecaux in verband met het ter beschikking stellen van fietsen en batterijen zijn in het contract opgenomen, maar slechts in vage termen, waardoor het niet eenvoudig is om uit te maken of ze in dit geval van toepassing zijn.

De eVillo-abonnees kregen geen vergoeding. Hun abonnement werd verlengd met de duur van de onderbreking van de dienst.

De voorwaarden voor de opzegging van het contract zijn in dat laatste opgenomen. Als JCDecaux zijn verplichtingen niet nakomt, moet het het gewest vergoeden. Het gewest kan het contract ook om redenen van openbaar belang beëindigen en moet JCDecaux dan een schadevergoeding betalen.

Een tevredenheidsenquête heeft geen zin als de dienst niet beschikbaar is, dus die is niet uitgevoerd.

Wat de toekomst betreft volg ik de evolutie op de deelfietsenmarkt. Ondertussen werk ik ook aan de opvolger van het Villosysteem. Ik laat voorlopig nog alle mogelijkheden open, maar stel vast dat recentere systemen niet meer via reclame gefinancierd worden.

309 *Ook de stallingen waarmee Villo werkt, zijn wat achterhaald, al is free floating ook niet altijd de ideale oplossing. Daarom bestudeer ik hybride systemen.*

Ik streef in elk geval naar een betere afstemming met het openbaar vervoer. De concessies moeten ook korter worden, zodat het systeem sneller kan worden aangepast.

311 **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *De gebreken van Villo en eVillo zijn allang niet meer te tellen. De fietsen worden gemiddeld zelfs niet één keer per dag gebruikt. Ze zijn zwaar en moeilijk hanteerbaar, wat gebruikers ontmoedigt.*

Er is in de overeenkomst een controlemechanisme opgenomen. Wanneer vergaderde het beheerscomité voor het laatst? Welke thema's besprak het en wat waren de resultaten?

Misschien kunt u druk uitoefenen door de uitvoeringstermijn van de overeenkomst in te korten met het aantal maanden dat de eVillo's niet beschikbaar zijn in Brussel?

313 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Het omlooppcentage bedraagt momenteel 0,6.*

313 **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Dat is nog lager dan vroeger.*

pas attendre la fin de la concession actuelle avec JCDecaux pour mettre en œuvre un autre système de vélos en libre-service.

Nous ne nous fermons pour l’instant aucune porte, mais nous constatons que la plupart des systèmes récents de vélos partagés ne sont plus financés par la publicité.

L’évolution technologique remet également en cause le système de stations tel que proposé par Villo. Le libre-service intégral n'est cependant pas forcément la panacée et nous observons l’émergence de systèmes hybrides avec des zones équipées de stations (physiques ou virtuelles sous forme de zones de dépôt) et des zones de libre-service intégral.

Quel que soit le modèle qui sera retenu, nous souhaitons une meilleure intégration entre le transport public et les vélos partagés. Il nous semble aussi indispensable de diminuer la durée des concessions pour pouvoir faire évoluer plus rapidement le système actuel, dans lequel la durée de la concession (quinze ans) s’avère un obstacle à l’innovation.

Je ne dis pas qu’à l’époque le contrat n'a pas été négocié de bonne foi, mais on constate aujourd’hui que celui-ci ne nous permet pas de suivre toutes les innovations et de nous adapter à la situation actuelle.

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- On ne compte plus les faiblesses des systèmes Villo et eVillo : stations pleines et vides, faible densité du réseau, taux de rotation parmi les plus faibles d'Europe. Le dernier taux qui nous avait été communiqué était de moins d'une location par jour et par vélo. Nous sommes donc bien loin du taux de rotation de 5,5 à Lyon ou 8 à Paris. On relève aussi les piètres performances des vélos, qui sont très lourds et très peu maniables, ce qui décourage les utilisateurs.

Il existe malgré tout, dans la convention, un mécanisme de contrôle de son respect et de ses avenants, à la demande des parties. J'aimerais savoir à quand remonte la dernière réunion du comité de gestion réunissant la Région bruxelloise et JCDecaux, quelles thématiques ont été abordées et quels résultats ont été obtenus.

Comme ils ont pris un "retard" de huit mois pour ce qui est de l'application du dernier avenant portant sur la mise en service d'eVillo, on devrait réduire d'autant la mise en œuvre de cette convention, voire davantage, car l'on nous promet l'arrivée des eVillos dans les rues de Bruxelles, mais nous sommes fin mars et nous ne les avons toujours pas vus. Ceci pourrait peut-être constituer un moyen de pression en vue d'obtenir de meilleures prestations au bénéfice des Bruxellois.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'ai communiqué le taux de rotation : il est de 0,6 pour l'instant.

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- C'est donc pire qu'avant ! Ce taux a encore diminué.

313 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het beheerscomité buigt zich daarover. Voorts laat het gewest zich in dit dossier begeleiden door advocaten.*

- *Het incident is gesloten.*

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

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

321 **betreffende "de voorlopige herinrichting van het Montgomeryplein".**

323 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Van 25 februari tot 1 maart was het Montgomeryplein afgesloten voor alle verkeer, daarna ging een testfase in in afwachting van een definitieve heraanleg.*

Op de rotonde zou een rijstrook voor gemotoriseerd vervoer verdwijnen, rechts daarvan zou er een fietsstrook komen, en opzij van het plein wordt dan een fietspad in twee richtingen aangelegd. De opritten van de rotonde zouden voortaan nog maar uit één rijstrook bestaan en er zouden flink wat parkeerplaatsen verdwijnen. De omwonenden werden blijkbaar pas de week zelf op de hoogte gebracht.

Hoe schat u de verkeersveiligheid op en om het Montgomeryplein in? Hoeveel ongevallen vonden er plaats voor de testfase? Om welk soort ongevallen ging het en wie was erbij betrokken?

325 **Hoe schat u de doorstroming van het verkeer in met één rijstrook minder en smallere opritten? Hoe wilt u die maatregel later evalueren?**

Nu staat de rotonde op bepaalde tijdstippen helemaal vast. Wat wilt u daaraan doen?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il y a un comité de gestion au sein duquel ce sujet est, entre autres, discuté. Nous disposons également d'avocats spécialisés pour nous aider dans cette procédure. Il s'agit d'un suivi juridique pour faire en sorte d'avancer le plus possible, et ce afin que Villo réponde encore mieux à nos attentes dans le futur.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant "le réaménagement provisoire du square Montgomery".

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le 15 février dernier, la presse annonçait que les travaux de réaménagement du square Montgomery débuteraient le 25 février. Une fermeture du square a eu lieu du 25 février au 1er mars, suivie par une période de test organisée dans l'attente de la demande d'un permis d'urbanisme pour le réaménagement définitif de l'avenue de Tervueren entre la station Mérode et le square Léopold II.

Les pouvoirs publics se doivent d'assurer la sécurité maximale sur les voiries de la capitale, en particulier dans les zones à concentration d'accidents, et ce, pour tous les usagers. Les plans diffusés faisaient mention de la suppression d'une bande sur le rond-point pour les véhicules motorisés, de la création d'une bande sur la droite de celui-ci pour les vélos et d'une piste bidirectionnelle sur les bandes latérales du square. Les accès au square seraient réduits à une seule bande. Un grand nombre de places de stationnement seraient supprimées. Les riverains semblent avoir été prévenus la même semaine, sans nouvelle concertation préalable.

Quelle est votre évaluation de la sécurité routière (nombre d'accidents, de quelle nature, avec quel type d'usagers, ...) sur le square Montgomery et ses abords ? Quels étaient les principaux problèmes rencontrés avant la mise en place du test ? Des comptages avaient-ils été réalisés ?

Au niveau du trafic, sur quoi vous basez-vous pour envisager la suppression d'une bande et la réduction à une bande des accès au square ?

Comment allez-vous procéder pour évaluer la mesure ?

Quel est le projet proposé pour la gestion du trafic des véhicules motorisés et pour la mobilité douce (chemins piétons, pistes cyclables suggérées, pistes cyclables bidirectionnelles, voiries carrossables et interférences éventuelles) ? Comment allez-vous réduire la forte congestion du square à certaines heures ?

Hoe wilt u de gesneuvelde parkeerplaatsen compenseren?

Hebt u overleg gepleegd met de omwonenden? Zult u dat in een latere fase nog doen?

Wat zijn de plannen tussen het Montgomeryplein en het Leopold II-plein?

³²⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- Volgens Brussel Mobiliteit gebeurden er 33 letselongevallen op het Montgomeryplein tussen 2015 en 2020, waarvan één ernstig. Uit de analyse van Brussel Mobiliteit blijkt dat het bij het merendeel van de ongevallen gaat om een botsing tussen een motorvoertuig en een fiets, voornamelijk wanneer wagens de rotonde af rijden. Dat de op- en afritten meer dan één rijstrook hebben, zorgt voor een slechte zichtbaarheid van fietsers en voetgangers en conflicten als verscheidene automobilisten zich tegelijk op de rotonde wagen. Bovendien nodigt de lay-out van het plein uit tot hoge snelheden. Het traject en de voorrang van de bus op de rotonde zijn ook allerminst duidelijk.

De testfase rekent af met al die mankementen. Het capaciteitsverlies blijft trouwens heel beperkt: de rotonde kan nog altijd evenveel verkeer slikken.

Qu'avez-vous prévu pour le stationnement ? Comment allez-vous compenser la suppression de places ?

Vous êtes-vous concertée avec les riverains sur les nouveaux aménagements du square ? Comment les consulterez-vous dans le cadre de l'évaluation du test ?

Comment la phase de test sera-t-elle évaluée ? Quels seront les paramètres étudiés ?

Qu'est-il prévu entre le square Montgomery et le square Léopold II comme projet provisoire ou définitif ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Selon la base de données de Bruxelles Mobilité, les accidents relevés entre 2015 et 2020 sur le square Montgomery sont au nombre de 33. Parmi ceux-ci, un accident grave en 2015 et 32 autres avec lésions corporelles. Entre 2015 et 2020, nous relevons neuf accidents sans autres modes impliqués que la voiture, quatre avec des scooters, un accident piéton et vingt accidents avec des cyclistes. Cela cache sans doute un certain nombre d'accidents sans blessés, qui n'ont pas été enregistrés.

L'analyse de Bruxelles Mobilité conclut que :

- la majorité des collisions se sont produites entre conducteurs motorisés et cyclistes, avec comme principale configuration une voiture percutant un vélo en sortie de giratoire ;

- à Montgomery, les mouvements et trajectoires entre bandes multiples sont difficiles à anticiper. Cela entraîne des hésitations et des conflits ;

- le problème des entrées et sorties multibandes et les trop fortes proximités engendrent un manque de visibilité lors de la traversée des piétons et cyclistes, ainsi qu'entre conducteurs voulant s'engager simultanément sur le rond-point. Les aménagements obligent le conducteur situé sur la bande de gauche à prendre un risque en effectuant une manœuvre rapide, avec une accélération forte, pour se positionner directement sur la deuxième bande du rond-point. Quant au conducteur situé sur la bande d'accès de droite, il dispose d'une visibilité très dégradée sur les mouvements en provenance de sa gauche, ce qui engendre une prise de risque lors de son insertion sur le rond-point ;

- ce rond-point, dans sa géométrie très large et souple, incite à la pratique de vitesses excessives. De même, les entrées et sorties très évasées conduisent à pénétrer ou à quitter le giratoire avec une vitesse inadaptée ;

- la réinsertion du bus sur le giratoire possède une trajectoire peu lisible et une priorité peu compréhensible.

Ces aspects sont corrigés dans le test. La perte de capacité résultant du nouveau plan est très limitée. Cette modification n'a pas d'impact sur la capacité globale du giratoire.

329

Voor de toegangswegen blijft alles grotendeels bij het oude. We hebben er vooral voor gezorgd dat de op- en afritten duidelijker en logischer werden.

De testfase op het Montgomeryplein kadert in een grotere denkoefening over de Tervurenlaan tussen Merode en het Leopold II-pleintje. Daarin past de aanleg van een fietspad. Op een traject dat al grotendeels fietsinfrastructuur heeft gekregen (Wetstraat-Jubelpark-Tervurenlaan tot aan de gewestgrens), vormt dit stuk nog een ontbrekende schakel. Helaas is die knoop nog niet doorgehakt.

In deze testfase, zoals die tijdens de krokusvakantie werd aangelegd, verdwenen maar een vijftal parkeerplaatsen, en dan alleen om, helemaal conform de Wegcode, te zorgen voor de wettelijk verplichte vrije 5 m voor een zebrapad.

Ce nouveau projet ne modifie presque pas la capacité des accès actuels au rond-point. Nous avons principalement veillé à ce que les entrées et sorties ci-dessous soient plus lisibles et plus claires :

- l'accès en provenance de Mérode depuis la bande latérale était d'une seule bande pour les véhicules particuliers et reste à une seule bande, de même que l'accès en provenance du tunnel du Cinquantenaire ;

- l'accès en provenance du boulevard Brand Whitlock est déjà réduit à une seule bande et reste à une seule bande, de même que les accès en provenance de l'avenue de Broqueville, du square Léopold II et l'accès « principal » depuis le square Léopold II ;

- l'accès depuis le boulevard Saint-Michel constitué d'une bande le long du boulevard et de deux bandes à l'approche de l'insertion devrait rester identique ;

- seule la bande bus en provenance de Mérode est modifiée. Le chauffeur de bus doit donc s'insérer dans la bande automobile à l'approche du rond-point.

L'aménagement testé sur le rond-point Montgomery fait partie d'une réflexion globale sur l'axe de l'avenue de Tervuren entre Mérode et le square Léopold II.

Dans le cadre de cette réflexion, Bruxelles Mobilité étudie l'implantation d'une infrastructure cyclable visant à combler un chaînon manquant sur un tracé en grande partie déjà cyclable (rue de la Loi, parc du Cinquantenaire, l'axe Tervuren entre le square Léopold II et sa limite régionale). Ce débat n'est malheureusement pas encore tranché.

Au sujet du stationnement, le rond-point tel qu'aménagé pendant le congé de carnaval fait partie d'un projet global d'amélioration de la cyclabilité. Cette étape du test supprime uniquement environ cinq emplacements de stationnement avant des passages piétons pour dégager les 5 m de sécurité minimum requis pour assurer une visibilité entre automobilistes et piétons qui s'apprêtent à traverser. Il s'agit d'ailleurs d'une disposition du Code de la route.

331

Er is overleg geweest met de omwonenden op openbare vergaderingen met de betrokken gemeenten. Ik was persoonlijk op vier van die bijeenkomsten aanwezig. Brussel Mobiliteit en mijn kabinet zijn aan de slag gegaan met de op- en aanmerkingen van buurtbewoners.

Er waren vooral veel opmerkingen over het feit dat het in een eerdere versie van de testfase veel te moeilijk was om van rijstrook te veranderen bij het verlaten van de rotonde. Dat probleem hebben we weggewerkt.

In de loop van 2022 houden we eerste tellingen om bijkomende informatie te krijgen voordat we een definitieve heraanleg uittekenen. Daarbij tellen we de verkeersstromen en het aantal fietsers en kijken we naar de doorstroomtijd.

Les riverains ont été consultés dans le cadre de réunions publiques avec les communes concernées. J'ai personnellement assisté à quatre rencontres de ce type. En juin 2020, nous avons organisé une réunion avec la commune d'Etterbeek. Fin juin 2021, nous avons également organisé une visite du terrain de l'avenue de Tervueren avec les riverains et la commune d'Etterbeek.

Les remarques des riverains récoltées après ces réunions publiques ont été prises en compte par Bruxelles Mobilité et mon cabinet.

Pour ce qui concerne le rond-point, les remarques portaient essentiellement sur la complexité du système de sélection des bandes de sortie du rond-point prévu dans la version antérieure du test. Ces remarques ont été entendues puisque l'aménagement

De definitieve heraanleg van de Tervurenlaan tussen metrostation Merode en het Leopold II-plein wordt sinds 2021 bestudeerd. Niet alleen Sint-Pieters-Woluwe, maar ook Etterbeek en Sint-Lambrechts-Woluwe worden er nauw bij betrokken.

Voor het eind van dit jaar willen we een stedenbouwkundige vergunning aanvragen, maar uiteraard vindt er eerst nog openbaar overleg plaats.

testé a simplifié la circulation dans l'anneau principal du rond-point.

S'agissant de l'évaluation, les observations du test seront à faire dans un premier temps dans le courant de l'année 2022 pour servir d'informations complémentaires à l'élaboration du projet d'aménagement définitif en cours d'étude. Les paramètres à prendre en compte sont l'actualisation des données de comptage de trafic et les temps de parcours. Il sera également intéressant de procéder à des comptages cyclistes. Les données de véhicule traceur seront utilisées pour l'évaluation.

Au sujet du tronçon entre le square Montgomery et le square Léopold II, l'étude de l'aménagement définitif de l'avenue de Tervuren entre Mérode et le Square Léopold II - rond-point Montgomery compris - a démarré en 2021 et est en cours. Les communes de Woluwe-Saint-Pierre, mais aussi d'Etterbeek et de Woluwe-Saint-Lambert sont directement associées aux comités d'accompagnement de l'étude.

Nous visons l'introduction d'une demande de permis d'urbanisme avant la fin de l'année. Il y aura bien sûr encore un processus de concertation publique sur le projet avant cela.

³³³ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Natuurlijk juich ik toe dat de rotonde veiliger wordt voor alle weggebruikers en dat er een veilig fietspad komt op het stuk van de Tervurenlaan waar dat nog ontbrak. Wel stel ik mij opnieuw ernstig vragen bij uw manier van werken.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous approuvons tout à fait une sécurisation accrue du rond-point Montgomery pour tous les usagers ainsi que l'installation d'une piste cyclable sécurisée sur le tronçon manquant de l'avenue de Tervuren.

Ten eerste is er een probleem met het overleg. Er zijn inderdaad twee informatiebijeenkomsten in Sint-Pieters-Woluwe geweest, maar die gingen over de ventwegen opzij van de Tervurenlaan, niet over het plein zelf. Er werd met plannen gestrooid, waaronder enkel een hoogst onduidelijke dia van het plein zonder veel uitleg. De plannen zijn blijkbaar nadien nog aangepast, want ineens was er, zonder voorafgaand overleg, sprake van een tweerichtingsfietspad.

Ce qui nous frappe une nouvelle fois dans ce dossier, c'est la méthode utilisée, alors qu'elle est depuis le début mise en cause dans de nombreux dossiers liés à la mobilité.

Ten tweede is er een gebrek aan transparantie. Waarom kreeg de buurt de strategische oriëntatienota van Brussel Mobiliteit pas na ingebrekestellingen en herhaaldelijke rappels? Waarom duurde het zolang voordat de studie van het adviesbureau werd gepubliceerd?

Premièrement, il y a le problème de la concertation. Vous avez en effet tenu deux réunions d'information à Woluwe-Saint-Pierre. Rappelons que l'objet de ces réunions, indiqué dans les invitations, portait sur les bandes latérales de l'avenue de Tervuren, et non sur le square. De multiples plans ont été présentés, dont une diapositive très peu lisible représentant le rond-point Montgomery, sans explications particulières. Il semblerait que ces plans aient été modifiés entre ces présentations et le plan définitif, ajoutant la piste cyclable bidirectionnelle dans les bandes latérales du square, sans autre concertation.

Ten derde houdt u geen rekening met alle weggebruikers. Het is goed dat er een inhaalbeweging gebeurt voor de fiets, maar nu sluit u bepaalde groepen uit, niet in het minst de omwonenden.

Deuxièmement, la transparence. Comment expliquer que, malgré les demandes des riverains, des mises en demeure et des rappels aient été nécessaires pour que leur soit enfin envoyée la note d'orientation stratégique de Bruxelles Mobilité ? Pourquoi la publication de l'étude effectuée par le bureau d'études BRAT a-t-elle pris autant de temps ? Surtout quand on sait que celle-ci prévoit une situation de sursaturation en cas de suppression des quelque 200 places de stationnement dans la zone et que la note stratégique de Bruxelles Mobilité indique que cette suppression ne devrait pas du tout, impacter le stationnement riverain sur l'avenue de Tervuren. Pourquoi ne retrouve-t-on pas ces études sur le site internet de Bruxelles Mobilité ?

Ten vierde wilt u op die zogenaamde "overleg"-momenten koste wat het kost uw ideeën doordrukken bij de omwonenden en gemeenten. Die manier van doen dreigt de aanleg van het nieuwe fietspad, waar fietsers uit Sint-Pieters-Woluwe en uit heel Brussel al zo lang op wachten, te hypothekeren.

335 *Ten vijfde vraag ik mij af hoe u de maatregelen wilt evalueren. De nieuwe weginrichting veroorzaakt files. Hoe meet u die? Houdt u daarbij rekening met een mogelijke toename van het verkeer na de pandemie?*

Bestudeert u alternatieven met meerdere rijstroken?

Komt er een duidelijk afgebakend fietspad?

Waar blijven de aangekondigde alternatieve parkeerplaatsen?

Er zijn duidelijk nieuwe problemen opgedoken. U moet tijdens de testfase op zoek gaan naar oplossingen daarvoor.

337 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *U beweert dat er geen overleg was, maar tijdens de testfase vonden er vier vergaderingen plaats, er komt een evaluatie van de testfase en ook nog eens overleg over de definitieve fase.*

Ik heb u vanuit een streven naar transparantie de interne werkdocumenten bezorgd. Het is de bedoeling dat er op het traject na de rotonde een volwaardig, veilig fietspad komt.

339 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Nagenoeg alle aanwezigen op die vergaderingen waren*

Troisièmement, votre politique n'inclut pas tous les modes, mais au contraire en exclut certains. Un rattrapage était certes nécessaire en faveur du vélo. Cependant, cela ne doit pas vous empêcher, en matière de réaménagement, de tenir compte de tous les usagers : les piétons, les transports en commun et les automobilistes, mais aussi et surtout les riverains, qui font également partie de l'équation.

Quatrièmement, votre politique "au forcing" contre les riverains et les communes alors que d'autres solutions sont proposées, faisant apparemment consensus lors des réunions dites de concertation. Cette politique qui risque d'hypothéquer pendant un certain temps l'installation de la piste cyclable légitimement attendue par les cyclistes de Woluwe-Saint-Pierre et de tout Bruxelles.

Cinquièmement, la méthode d'évaluation de vos mesures. Des photos me sont envoyées régulièrement de la congestion créée par les nouveaux aménagements. Comment comptabilisez-vous ces nouveaux embouteillages, en particulier aux heures de pointe et le weekend ? Et quand ces comptages seront-ils réalisés en prenant en considération un éventuel accroissement post-Covid-19 ?

Des scénarios alternatifs de plusieurs bandes clairement définies pour entrer dans le square sont-ils à l'étude ?

Une bande cyclable va-t-elle être clarifiée ? J'y passe très régulièrement et je vois des cyclistes en danger car ils pensent être sur une piste cyclable sécurisée. Or des sorties de véhicules incessantes les mettent en danger.

Enfin, où sont passées les places de parking alternatives annoncées dans le cadre des réunions d'information dans les communes ? Nous ne les voyons toujours pas. Je vous demanderais de vous concentrer sur cette question et d'éventuellement, durant la phase de test, de trouver des solutions à ces nouveaux problèmes de sécurité et de congestion.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Comment pouvez-vous affirmer qu'il n'y a aucune concertation, alors que nous avons organisé quatre réunions durant la phase de test - qui inclut le rond-point et durant laquelle des adaptations ont été réalisées sur la base des concertations - et que nous prévoyons une évaluation de cette phase de test, ainsi qu'une concertation sur la phase définitive ?

Les documents transférés sont les documents de travail internes, que nous avons transmis dans un souci de transparence. La piste cyclable le long du tronçon qui suit le rond-point Montgomery fait encore l'objet de discussions, mais la volonté est d'aménager une vraie piste cyclable au niveau de ce chaînon manquant, afin d'offrir de l'espace et de la sécurité aux cyclistes. Le projet temporaire ne concerne pas ce tronçon, notamment en raison des débats en cours à ce sujet.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- On ne peut pas parler de réunions de concertation vu la manière dont celles-ci ont été

voorstanders van twee fietsstroken met een enkele richting. Dat kan moeilijk een overleg genoemd worden. Als er echt overleg was geweest, dan had dat fietspad er al lang gelegen.

Ik vind het onaanvaardbaar dat u beweert transparant te werken, terwijl de omwonenden het gewest in gebreke moesten stellen om de studies te kunnen inzien.

De plannen voor de heraanleg waren zeer onduidelijk en er zijn achteraf nog wijzigingen aangebracht.

- Het incident is gesloten.

343 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MICHAËL VOSSAERT**

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

343 **betreffende "de beslissing van de gemeente Dilbeek betreffende de bestrijding van het doorgaand verkeer in de wijk Kattebroek".**

343 **TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS,**

343 **betreffende "de gevolgen van de beslissing van de gemeente Dilbeek om de toegang te beperken voor de mobiliteit in Sint-Jans-Molenbeek, Sint-Agatha-Berchem en Anderlecht".**

347 **De heer Michaël Vossaert (DéFI) (in het Frans).**- *In februari vernamen we in de pers dat de gemeente Dilbeek een drastische maatregel nam om het doorgaand verkeer in de Kattebroekwijk tegen te gaan. Ze besloot immers een systeem met automatische nummerplaatherkenning in te voeren.*

Het doel is om de toegang tot bepaalde straten op weekdagen tijdens het spitsuur te verbieden. Automobilisten die er toch door rijden, moeten een heffing van 58 euro betalen. Dat geldt niet voor buurtbewoners en personen die in de wijk werken.

Die maatregel heeft echter wel gevolgen voor de bewoners van wijken in het noordwesten van het gewest. Zij hebben dan ook een petitie gestart.

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

menées. Pour y avoir assisté, j'ai pu constater qu'une majorité - si pas une unanimité - des personnes présentes était favorable à l'aménagement de deux pistes monodirectionnelles. Cela fait deux ans que ces pistes cyclables sont attendues. S'il s'agissait d'une vraie concertation, la piste existerait déjà aujourd'hui sur ce tronçon manquant, au bénéfice de tous les Bruxellois.

Il est inadmissible de parler de transparence quand des riverains sont obligés de mettre la Région bruxelloise en demeure pour obtenir des études commanditées par celle-ci.

Le plan sur le rond-point Montgomery qui a été présenté manquait tellement de clarté et de lisibilité que même un grand quotidien bruxellois a expliqué que la bande du milieu était réservée aux cyclistes. Les bandes bidirectionnelles qui ont été ajoutées sur les bandes latérales du square ne correspondent pas aux plans initiaux qui avaient été présentés.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. MICHAËL VOSSAERT

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 décision de la commune de Dilbeek concernant la lutte contre le trafic de transit dans le quartier Kattebroek".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS,

concernant "l'impact sur la mobilité à Molenbeek-Saint-Jean, Berchem-Sainte-Agathe et Anderlecht de la décision de limitation d'accès prise par la commune de Dilbeek".

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Ce 14 février, nous apprenions par la presse que la commune de Dilbeek avait adopté, de manière unilatérale, une solution radicale pour lutter contre le trafic de transit dans le quartier Kattebroek. Elle a en effet décidé de mettre en place un système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation, et cela, à partir de ce 21 février.

L'objectif est d'interdire l'accès à plusieurs rues où le trafic génère de nombreuses nuisances. Les automobilistes circulant en semaine aux heures de pointe dans le quartier Kattebroek se verront imposer une redevance de 58 euros. Les riverains ainsi que les personnes qui travaillent dans la zone et ont fait enregistrer leur plaque seront autorisés à circuler pendant ces heures. La commune de Dilbeek justifie sa décision par sa volonté de mieux protéger les cyclistes et les piétons dans des zones résidentielles.

La mesure a déjà fait réagir des riverains et des habitants de communes du nord-ouest, dont Berchem-Sainte-Agathe et Molenbeek-Saint-Jean. Une pétition dénonçant ses impacts sur

351 *Sommige gemeenten hebben een motie aangenomen waarin ze verzoeken om een opschorting of afwijkingen en om overleg.*

Welke rol vervult het gewest in dit dossier? Hoe verliep het overleg? Heeft Brussel Mobiliteit de gevolgen onderzocht voor de Brusselse pendelaars? Worden er alternatieve oplossingen onderzocht?

353 **Mevrouw Françoise Schepmans (MR)** *(in het Frans).*- *De beslissing van de gemeente Dilbeek om bepaalde straten tijdens het spitsuur af te sluiten voor het verkeer heeft grote gevolgen voor de mobiliteit in het noordwesten van het gewest.*

Buurtbewoners die een afwijking willen, kunnen zich melden bij de gemeente Dilbeek, die hun verzoek vervolgens onderzoekt. De dag voor de maatregel in werking trad, ontmoette ik een aantal inwoners van Dilbeek en Sint-Jans-Molenbeek die nog steeds niet wisten of de afwijking voor hen werd toegestaan of niet.

De Brusselaars die vlak bij de desbetreffende straten wonen, weten dus niet of ze nu door die straten mogen rijden of niet. Daarom hebben ze een petitie gestart waarin ze vragen dat de maatregel wordt afgeschaft of op zijn minst opgeschort.

Voorts vrezen de gemeenten Sint-Jans-Molenbeek, Sint-Agatha-Berchem en Anderlecht dat het verkeer zich van de Ring naar de woonwijken zal verplaatsen. Er vond een vergadering plaats tussen die gemeenten en de gemeente Dilbeek, maar ze raakten het niet eens.

les navetteurs, forcés à effectuer un détour, a déjà récolté plusieurs milliers de signatures. Rappelons que cette zone se situe à proximité du ring.

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

Certaines communes, telles que Berchem-Sainte-Agathe et Molenbeek-Saint-Jean, ont adopté des motions demandant la suspension de la mesure ainsi que l'organisation d'une vraie concertation, ainsi que des dérogations pour les habitants résidant à proximité de cette zone de passage, dans le cas où le système serait encore en application. La réaction de ces communes manque peut-être d'anticipation.

Quel est le rôle de la Région, de votre administration et de Bruxelles Mobilité dans le cadre de ce projet ?

Comment s'est déroulée la concertation, au-delà des communes concernées ?

Une étude d'impact de cette décision sur les navetteurs bruxellois a-t-elle été réalisée par Bruxelles Mobilité ? Dans l'affirmative, quelles en sont les conclusions ?

Des solutions alternatives sont-elles envisagées, en lien avec ce que les communes ont annoncé dans le cadre de leur motion et de ce que vous avez mené comme concertation en amont ou aujourd'hui, à la suite des différentes réactions qui ont suivi l'annonce de la mesure ?

Mme Françoise Schepmans (MR).- La commune de Dilbeek a récemment pris une décision lourde de conséquences pour la mobilité dans le nord-ouest de Bruxelles. En effet, depuis le lundi 21 février, trois axes situés à la limite de Molenbeek-Saint-Jean, Berchem-Sainte-Agathe et Anderlecht sont interdits à la circulation - à l'exception des riverains- aux heures de pointe, de 6h30 à 9h30 et de 15h30 à 19h. Il s'agit des rues de Berchem, Thabor et De Bergen.

Des caméras ont été installées aux entrées pour contrôler cette mesure. Pour échapper à l'amende de 58 euros, les riverains doivent se manifester auprès de l'administration de Dilbeek, qui examine leur situation.

Le dimanche 20 février, j'ai rencontré des habitants de Dilbeek et de Molenbeek-Saint-Jean qui ne savaient toujours pas si la dérogation leur avait été accordée ou pas. La communication à ce sujet a été lacunaire. Les dérogations seraient aujourd'hui accordées au cas par cas.

Les habitants bruxellois qui résident à quelques mètres à peine de ces rues sont évidemment inquiets car ils se demandent s'ils pourront emprunter ces axes sans risquer une lourde amende. Une pétition a été lancée pour réclamer la suppression ou, à tout le moins, la suspension de cette mesure qui les contraint à effectuer de longs détours.

355

Het Brussels Gewest moet dringend ingrijpen, want dit dossier betreft de mobiliteit tussen Vlaanderen en Brussel.

Hebt u overleg gepleegd met de gemeente Dilbeek over de beperkte toegang tot de desbetreffende straten?

Wat is het standpunt van het Brussels Gewest? Staat er overleg gepland met alle betrokkenen?

Hebt u meer informatie over de afwijkingen die Dilbeek toestaat?

Welke verkeersimpact werd er vastgesteld sinds de maatregel in werking trad?

Welke oplossingen stelt u voor om de mobiliteit tussen Brussel en Vlaanderen in het noordwesten van het gewest duurzaam te verbeteren?

357

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Ik begrijp dat het verkeersplan van de gemeente Dilbeek de Brusselse buurtbewoners zorgen baart. Aangezien het om plaatselijke maatregelen gaat, is het Vlaams Gewest er niet bij betrokken en was er bijgevolg geen contact tussen Vlaanderen en Brussel Mobiliteit. Gemeentelijke beslissingen komen niet aan bod tijdens het intergewestelijke overleg.*

Het ontwerp van beleidsnota van de vervoerregio Vlaamse Rand behandelt de problematiek van het doorgaand verkeer, maar die is nog niet af. De gemeenten Sint-Agatha-Berchem en Sint-Jans-Molenbeek hebben mijn kabinet per brief laten weten dat ze het niet eens zijn met de maatregelen van Dilbeek.

Ook al leverde de eerste vergadering tussen de betrokken gemeenten geen resultaat op, het overleg moet worden voortgezet.

Dilbeek nam haar besluit op basis van een aanvullend reglement en een vergunningsaanvraag voor de camera's. De aangrenzende gemeenten beschikken bijgevolg over juridische hefbomen.

Les communes touchées, c'est-à-dire Molenbeek-Saint-Jean, Berchem et Anderlecht, s'inquiètent également du report de trafic provenant du ring de Bruxelles dans des quartiers résidentiels.

Une réunion s'est tenue entre les trois communes concernées mais n'a pas abouti à un consensus sur les mesures à prendre, ce pourquoi Dilbeek a décidé de maintenir sa décision en l'état.

La Région bruxelloise doit, à mon sens, s'emparer d'urgence de ce dossier, qui concerne plus largement la mobilité entre la Flandre et Bruxelles, la question épineuse des sorties du ring de Bruxelles et la problématique des navetteurs.

Le contexte est connu : la Flandre propose l'élargissement du ring nord, avec plusieurs scénarios qui prévoient la suppression de la sortie 8 vers Wemmel et la transformation des sorties 7 et 9, avec toutes les répercussions que ces travaux auraient, notamment sur le bois du Laerbeek.

Avez-vous eu des contacts avec la commune de Dilbeek sur la limitation de l'accès à ces trois rues ?

Quelle est la position de la Région bruxelloise ? Une concertation avec l'ensemble des acteurs concernés est-elle prévue ?

Avez-vous obtenu des précisions sur les critères des dérogations octroyées par la commune de Dilbeek ?

Quelles sont les répercussions observées sur la mobilité dans le nord-ouest de Bruxelles depuis l'entrée en application de la mesure ? Quelles sont les solutions durables qui pourraient être proposées en matière de mobilité entre Bruxelles et la Flandre dans le nord-ouest de la Région ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'entends l'inquiétude des riverains face au nouveau plan de circulation de la commune de Dilbeek. Il s'agit d'un projet communal sur des voiries locales qui sont gérées par cette commune. À notre connaissance, les différents services de la Région flamande ne sont pas impliqués dans ce projet. Bruxelles Mobilité n'a donc pas eu de contacts à ce sujet avec la Région flamande.

Cette décision communale n'a jamais été abordée lors des réunions de concertation interrégionales, qui réunissent Bruxelles Mobilité, la STIB, De Lijn, perspective.brussels, le département de la mobilité et des travaux publics de la Région flamande, De Werkvenootschap et la région de transport Vlaamse Rand.

Le projet de note d'orientation de la région de transport Vlaamse Rand traite de la problématique du trafic de transit, mais il n'est pas encore finalisé. D'après ce que je comprends des informations reçues par mon administration, une consultation a eu lieu entre les communes de Dilbeek et de Berchem-Sainte-Agathe. Cette dernière, ainsi que la commune de Molenbeek-Saint-Jean, ont indiqué dans un courrier parvenu à mon cabinet le 21 mars 2022 qu'elles n'étaient pas d'accord avec les mesures

Anderzijds gebruikt het Brussels Gewest zelf ook automatische nummerplaatherkenning om het verkeer in bepaalde straten elders in het gewest te beperken.

Als de Brusselse gemeenten ondersteuning willen krijgen van Brussel Mobiliteit om een eigen verkeersplan op te stellen in de zone die aan Dilbeek grenst, kunnen ze daar om vragen in de komende oproep tot kandidaatsstelling voor de nieuwe lokale mobiliteitscontracten.

In een verkeersplan zouden ze compensatiemaatregelen kunnen uitwerken. Vooral in het noordwesten van het Brussels Gewest is het van belang dat de verkeersplannen goed op elkaar zijn afgestemd, want het is er vaak niet duidelijk in welk gewest je je bevindt.

Het gewest moedigt interregionaal overleg aan in het kader van Good Move.

prises par la commune de Dilbeek. La position des communes bruxelloises est donc claire.

En ce qui concerne les répercussions, il importe que la concertation se poursuive avec les communes, même si une première réunion n'a pas résolu le problème et que les impacts locaux restent importants.

Étant donné que la commune de Dilbeek s'est basée sur un règlement complémentaire et une demande de permis pour les caméras présentes sur son territoire, les communes bruxelloises avoisinantes disposent des leviers juridiques nécessaires, si elles le veulent. Cela dit, l'installation de caméras équipées d'un système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation pour restreindre le passage dans certaines rues est une mesure que la Région prévoit également d'appliquer dans le cadre de certains contrats locaux de mobilité et de mailles apaisées. Cette mesure a déjà été appliquée sur la chaussée d'Ixelles, par exemple.

Si ces communes bruxelloises souhaitent le soutien de Bruxelles Mobilité pour développer leur propre plan de circulation dans la zone adjacente à Dilbeek, elles pourront en faire la demande lors du prochain appel à candidatures de Bruxelles Mobilité pour les nouveaux contrats locaux de mobilité, qui devrait être lancé dans le courant de l'année 2022.

J'invite d'ailleurs toutes les communes à envisager des plans de circulation dans le cadre de Good Move, qui prévoit la création de 50 quartiers apaisés, reliés par des boulevards urbains intermodaux.

Les communes bruxelloises peuvent également développer d'éventuelles mesures compensatoires dans le cadre d'un plan de circulation, comme le font déjà plusieurs communes en concertation avec Bruxelles Mobilité, sur la base de leurs propres ressources. Nos administrations apportent leur soutien, surtout sur les axes régionaux mais aussi sur les axes communaux. Au niveau des plans de circulation interrégionaux, les frontières de Bruxelles sont parfois un peu inattendues, surtout au nord-ouest de la Région, de sorte que de nombreux citoyens ne savent pas s'ils se trouvent en Région flamande ou bruxelloise. Pour cette raison, il est essentiel de faire en sorte que les plans de circulation soient adaptés et de veiller à une bonne collaboration entre les communes lorsqu'elles adoptent des mesures. Une situation similaire se présente à Vilvorde et Neder-Over-Heembeek où certains tronçons se touchent, ce qui rend la concertation essentielle.

Au niveau régional, nous encourageons également la concertation au niveau des projets interrégionaux et de tous nos plans de mobilité, dans le cadre du plan Good Move.

M. Michaël Vossaert (DéFI). - On sent que la Région n'est pas impliquée directement. Vous avez donné des solutions périphériques pour les communes.

³⁶¹ **De heer Michaël Vossaert (DéFI)** (in het Frans). - *Het gewest is hier duidelijk niet rechtstreeks bij betrokken. De hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel speelt niet de rol die ze zou moeten spelen.*

De gemeenten moeten nu bekijken of en welke juridische stappen ze zetten, maar daarvoor hebben ze hoe dan ook de steun van het gewest nodig.

De Brusselse gemeenten kunnen een en ander compenseren met eigen verkeersplannen, maar de gemeente Dilbeek had meer moeten overleggen van meet af aan.

363

Mevrouw Françoise Schepmans (MR) *(in het Frans).*- Uw antwoord stelt me niet gerust. Het Brussels Gewest vormt onvoldoende tegenwicht tegen Vlaamse beslissingen die gevolgen hebben voor de mobiliteit in Brussel. Het zou meer het voortouw moeten nemen en een kordaat standpunt moeten innemen.

De hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel is ook totaal afwezig, terwijl die precies voor zulke aangelegenheden erg nuttig zou kunnen zijn.

In het noordwesten van Brussel zijn er overigens nog andere grote dossiers hangende die enorme gevolgen kunnen hebben voor de mobiliteit in die zone. Zo werd er een petitie overhandigd aan de Vlaamse minister van Mobiliteit over de verbreding van de Ring.

Uiteraard moet het doorgaand verkeer niet aangemoedigd worden, maar de Brusselaars die dicht bij de gewestgrens wonen, moeten zich wel behoorlijk kunnen verplaatsen.

Het gewest moet de desbetreffende gemeenten beter ondersteunen.

367

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- Nogmaals, dit is geen plan van het Vlaams Gewest, maar van de gemeente Dilbeek.

Ce débat soulève l'utilité de la Communauté métropolitaine de Bruxelles dans le cadre de projets d'envergure. Cette dernière n'a jamais produit les effets escomptés.

Je vous remercie pour les éléments concernant les leviers des communes. J'ai fait référence aux motions adoptées par les communes, vous avez mentionné les courriers envoyés à votre cabinet. Un suivi se révèle utile pour déterminer les démarches suivantes. Il est en effet indispensable que la Région bruxelloise accompagne les communes.

J'ai donné quelques pistes de solutions pour tenter d'améliorer les plans de circulation. Un manque de concertation avec la commune de Dilbeek a entravé l'avancement dans ce projet qui affecte les Bruxellois, et en particulier les habitants du nord-ouest de la capitale.

Mme Françoise Schepmans (MR).- Votre réponse ne me rassure pas. En effet, ce n'est pas la première fois que Bruxelles peine à faire entendre sa voix dans le cadre de décisions prises par la Flandre et qui ont un impact direct sur son territoire.

La Région bruxelloise ne s'implique pas suffisamment dans ces dossiers. Elle pourrait prendre l'initiative de relayer, dans une concertation, les difficultés rencontrées au niveau des communes. Une telle concertation existe, et vous en avez cité les acteurs. Ces dossiers nécessitent une concertation et une prise de position ferme en faveur des communes.

Où en est la Communauté métropolitaine de Bruxelles, qui devrait assurer la concertation sur des matières qui concernent plusieurs Régions, telles que la mobilité, la sécurité routière et les travaux routiers dans et autour de Bruxelles ?

Des dossiers importants subsistent dans le nord-ouest de Bruxelles, sur lesquels les riverains se mobilisent. Le projet d'élargissement du ring, par exemple, a suscité une pétition de plus de 6.000 signataires, adressée à la ministre flamande de la mobilité. Ces situations ont donc des répercussions importantes sur les riverains.

Molenbeek-Saint-Jean et Berchem-Sainte-Agathe subissent aujourd'hui une décision unilatérale. Il est essentiel que leurs préoccupations soient relayées par le gouvernement bruxellois.

S'il ne faut pas favoriser le trafic de transit, il faut permettre aux habitants de la périphérie bruxelloise de se déplacer correctement.

Ces communes doivent absolument être prises en considération. À défaut, la Flandre et les communes flamandes pourront poursuivre à leur guise l'encerclement de la Région Bruxelloise.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Ce projet émane de la commune de Dilbeek et non de la Région flamande. L'autonomie communale est importante et existe aussi en Flandre.

De redenen waarom de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel nog niet van de grond is gekomen, zijn bekend.

- De incidenten zijn gesloten.

Quant à la Communauté métropolitaine de Bruxelles, vous connaissez les raisons pour lesquelles elle n'est pas encore effective.

- Les incidents sont clos.