PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT

Integraal verslag van de interpellaties en de vragen

Compte rendu intégral des interpellations et des questions

Commissie voor de Mobiliteit,

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

Commission de la mobilité,

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

VERGADERING VAN

DINSDAG 19 APRIL 2022

ZITTING 2021-2022

RÉUNION DU

MARDI 19 AVRIL 2022

SESSION 2021-2022

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

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

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

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op www.parlement.brussels

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

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

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

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein 1

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

betreffende "de praktische moeilijkheden veroorzaakt door het opladen van elektrische voertuigen".

Vraag om uitleg van de heer David Weytsman 4

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

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

betreffende "het verzoek van de verenigingen van het Schuman-collectief om de vergunning voor de aanleg van de Schuman-rotonde in te trekken".

Bespreking – Sprekers:

De heer David Weytsman (MR)

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 11

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

SOMMAIRE

Question orale de M. Marc Loewenstein 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 pratiques générées par la recharge de véhicules électriques".

Demande d'explications de M. David Weytsman 4

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

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

concernant "la demande des associations du collectif Schuman de retirer le permis portant sur l'aménagement du rond-point Schuman".

Discussion – Orateurs :

M. David Weytsman (MR)

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 11

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

betreffende "de impact van het telewerken op de Brusselse mobiliteit na de gezondheids-crisis".

concernant "l'impact du télétravail sur la mobilité bruxelloise après la crise sanitaire".

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

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

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

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

105 **betreffende "de praktische moeilijkheden veroorzaakt door het opladen van elektrische voertuigen".**

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,

concernant "les difficultés pratiques générées par la recharge de véhicules électriques".

107 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).- Het Brussels Gewest wil het gebruik van elektrische wagens stimuleren en installeert daartoe laadpalen op zijn grondgebied. Eind 2021 telde Brussel 1.000 laadpalen. Tegen 2035 zouden dat er 11.000 moeten zijn.*

Ondertussen laden veel eigenaars van elektrische wagens hun voertuig thuis op, via een kabel die ze over het voetpad leggen. Dat levert gevaar op voor passerende voetgangers. Volgens Brulocalis vormt het bovendien een inbreuk op de Wegcode en op het algemene politiereglement van de negentien Brusselse gemeenten. Het openbaar domein innemen mag immers alleen met toelating van de wegbeheerder of de burgemeester, aangezien zij bij ongevallen verantwoordelijk zijn.

Momenteel zien de gemeenten dergelijke situaties door de vingers. Blijven ze dat doen tot 2035?

Er zullen steeds meer elektrische auto's komen in Brussel. Als het aantal laadpalen niet volgt, zal het toenemende aantal kabels op de voetpaden het risico op ongevallen voor voetgangers doen toenemen.

109 *Een ander probleem is dat de laadkabel aan sommige laadpalen te kort is, waardoor slechts één auto kan laden. Wil een tweede bestuurder zijn batterij opladen, dan moet hij tegen de rijrichting in parkeren en dus een overtreding begaan.*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Depuis le début de cette législature, notre Région déploie des bornes de recharge électrique sur son territoire. L'objectif est de promouvoir l'usage de véhicules électriques. Fin 2021, la Région comptait 1.000 bornes de recharge sur les 11.000 qui devraient être accessibles au public en 2035.

En attendant, une série de propriétaires de voitures mettent place un système D pour charger leur véhicule. Ils font passer leur câble de chargement sur le trottoir, installent d'initiative une gaine de passage entre leur maison et le filet d'eau, ou encore suspendent le câble le temps de la recharge. Ils n'ont sans doute pas le choix, mais cette situation est problématique. Ces câbles de recharge peuvent compliquer, voire entraver la circulation des piétons, et il est à craindre qu'ils ne provoquent des accidents.

Brulocalis a d'ailleurs communiqué à ce sujet le 18 novembre dernier pour constater que ce système D constitue une violation de l'article 7 du Code de la route, ainsi que de l'article 44 du règlement général de police commun aux dix-neuf communes. Brulocalis souligne que l'occupation du domaine public ne peut s'effectuer qu'avec l'accord du gestionnaire de la voirie (la Région ou la commune) ou l'autorisation du bourgmestre. Il ne faut pas négliger les éventuels risques concernant la responsabilité de la commune ou du bourgmestre en cas de troubles à l'ordre public qui découleraient de la présence d'un câble sur la voirie, notamment sur le trottoir.

Les communes restent actuellement tolérantes de cette situation de fait, mais le resteront-elles jusqu'en 2035 ?

La situation pourrait se détériorer. Le gouvernement fédéral a décidé de favoriser la fiscalité sur les voitures de société électriques, et des automobilistes veulent faire un geste pour l'environnement. Si l'offre de bornes ne répond pas à une demande croissante de véhicules électriques, de nombreux trottoirs risquent de devenir des zones difficiles pour les piétons, et plus particulièrement pour les personnes à mobilité réduite.

Une autre incohérence est l'accessibilité de certaines bornes de recharge à deux véhicules. Lorsque deux automobilistes veulent charger leur véhicule en même temps, l'un d'eux est contraint de se garer à contresens dans la mesure où le câble de recharge n'est pas assez long pour qu'il puisse se garer dans le sens de la circulation, ce qui n'est pas légal et mène parfois à des

Wat onderneemt u om het vlot herladen van voertuigen te bevorderen en overtredingen en gevaarlijke situaties voor voetgangers te voorkomen?

Hoe wilt u voorkomen dat wagens tegen de rijrichting in moeten parkeren?

Hoe zorgt u ervoor dat alle gebruikers gelijk worden behandeld?

sanctions. Même si les gestionnaires de voiries restent tolérants en la matière, cela reste une infraction.

Quelles actions en matière de prévention, sanction ou changement de législation sont-elles prévues pour enrayer la dynamique qui se met en route et pour garantir à la fois la recharge facile de véhicules électriques et une mobilité sans entrave supplémentaire pour les piétons ?

Quid de la question plus spécifique des véhicules qui doivent se garer à contresens, et donc en infraction, pour être rechargés ? Quelles sont les solutions pour leur éviter d'être en infraction ?

Quid de l'égalité de traitement entre usagers ?

111 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- De laadpalen vallen onder de bevoegdheid van minister Maron. U kunt uw vragen dus ook aan hem stellen.*

De regering keurde in 2020 haar strategische visie inzake elektrisch rijden in Brussel goed en voerde sindsdien al heel wat maatregelen in.

Er werden 250 laadpalen, goed voor 500 laadpunten, langs de openbare weg geïnstalleerd. Dit jaar komen er nog eens zoveel bij. Daarnaast stelde de regering een wettelijk kader op voor de installatie van laadpunten in parkings.

Steeds meer Brusselaars leggen inderdaad een kabel over het voetpad om hun voertuig te laden, maar dat blijft verboden. Brussel Mobiliteit geeft er op de gewestwegen geen toelating voor, al zou dat onder zeer strikte voorwaarden wel kunnen.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je profite de cette occasion pour vous signaler que le déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques ressort principalement à la compétence de mon collègue Alain Maron. Je vous invite à lui adresser également vos questions concernant cette thématique.

Depuis le début de la législature, le gouvernement a consenti d'importants efforts pour déployer un maillage fin de bornes de recharge pour véhicules électriques à Bruxelles. En 2020, la Région a adopté sa vision stratégique en la matière. Depuis, elle met en place de nombreuses mesures pour la concrétiser.

En voirie, 250 bornes - soit 500 points de recharge - ont déjà été installées, et ce nombre sera en principe doublé cette année. Hors voirie, plusieurs arrêtés fixent un cadre clair pour le déploiement de bornes dans les parkings bruxellois : obligation de câblage, avancée sur un ratio minimum de bornes à installer d'ici à 2025, etc.

Pour en venir à votre question sur les actions prévues, nous observons effectivement une tendance croissante à la recharge dite "sauvage". Cette question a d'ailleurs été abordée lors de la conférence des bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 février 2022, à l'occasion de la présentation de la concession coordonnée par Sibelga pour le déploiement d'infrastructures de recharge dans le cadre du projet Chargyclick.

Il est interdit de tirer un fil sur le trottoir et de nombreuses considérations entrent en ligne de compte pour une éventuelle tolérance à ces pratiques, que ce soit en matière d'accessibilité, de sécurité, de gestion de l'espace public, d'urbanisme ou de protection du patrimoine. Bruxelles Mobilité applique donc le cadre actuel et refuse d'octroyer des autorisations à ce sujet sur les voiries régionales. Des retours du terrain nous informent cependant qu'il peut y avoir lieu d'accorder des autorisations sous certaines conditions très strictes.

113 *Ik droeg het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw op om de problematiek te onderzoeken en oplossingen uit te werken. Op basis daarvan zal het gewest een standpunt innemen voor een regeling in het hele gewest.*

Sur la base de ces constats, nous avons adopté une position régionale en vue d'une homogénéisation sur l'ensemble du territoire. À cet effet, nous avons chargé le Centre de recherches routières d'entamer un travail de recherche sur la problématique et les pistes de solution possibles. Sur la base de cette analyse, nous présenterons aux communes, en concertation avec

In het contract met PitPoint voor de installatie van laadpalen zijn twee fasen omschreven. De eerste omvatte de installatie van honderd laadpalen in het hele gewest. In de tweede fase worden laadpalen op vraag geïnstalleerd. Wie een elektrische wagen koopt, maar die thuis niet kan laten opladen, kan de installatie van een laadpaal aanvragen. De procedure vergt echter wat tijd. Ik werk momenteel aan een vereenvoudiging om de wachttijd zo kort mogelijk te houden, zodat burgers geen kabels over de voetpaden moeten leggen. Die vormen immers een gevaar voor voetgangers.

urban.brussels, une proposition de position régionale dans le cadre de Brulocalis.

Il est à noter que la stratégie actuelle de mise en place de bornes vise à répondre aux demandes qui se manifestent. Deux phases ont en effet été définies dans le contrat avec PitPoint. La première était de prévoir un réseau de base, à savoir 100 bornes - soit 200 points de recharge - réparties sur l'ensemble de la Région. La seconde phase est celle de la mise en place de bornes à la demande. La personne qui a fait l'acquisition d'une voiture électrique mais ne peut la recharger à domicile faute de disposer d'un garage - comme c'est souvent le cas pour les Bruxellois -, ou parce que la borne à proximité est déjà utilisée, peut faire une demande d'installation. Celle-ci est généralement acceptée, mais il existe un délai entre la demande et la mise en œuvre en raison des procédures administratives. Nous œuvrons actuellement à la simplification de ces démarches afin de réduire au maximum le temps d'attente.

Tout est mis en œuvre pour répondre aux demandes afin d'éviter les recharges dites "sauvages", qui peuvent en effet encombrer les trottoirs. Ce n'est qu'un câble, mais il peut occasionner la chute des passants ou gêner le passage de personnes à mobilité réduite. C'est pour cette raison que nous mettons en place, en Région bruxelloise, un réseau de bornes qui suit la demande au plus près.

115 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).- Mijn vragen gingen niet zozeer over de installatie van de laadpalen zelf, als wel over hun impact op de openbare ruimte, in het bijzonder op de veiligheid voor voetgangers. Het gaat om praktische problemen, waar u een oplossing voor moet zoeken.*

Ik blijf dit dossier met de nodige aandacht volgen.

- Het incident is gesloten.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je n'ai obtenu que des réponses assez générales à mes questions. J'attendrai donc le suivi des problèmes concrets que j'ai soulevés.

Je suis bien conscient que le déploiement des bornes de recharge relève de la compétence de M. Maron, que j'ai régulièrement interrogé à ce propos. Ma question s'adressait dès lors aux deux ministres. Dans ce cas, une concertation a lieu entre les cabinets et la réponse commune est présentée par l'un des deux ministres, comme vous l'avez fait aujourd'hui.

Or, mes questions ne concernent pas le déploiement des bornes en tant que tel mais leurs incidences sur l'espace public, et notamment sur la sécurité des piétons, questions qui relèvent davantage de vos attributions et de celles des communes, ou encore sur le Code de la route, compétence que vous partagez avec le niveau fédéral.

Il me semble important de répondre à ces problèmes pratiques. Certaines personnes souhaitent faire l'acquisition d'un véhicule propre, encore faut-il que les infrastructures soient disponibles. L'adoption des voitures électriques doit-elle précéder le déploiement des bornes de recharge ou est-ce l'inverse ? La question reste ouverte. Toujours est-il que la mise en place des bornes accuse un certain retard, ce qui pose une série de problèmes pratiques.

Je serai attentif à l'évolution de ce dossier, tout comme le seront les gestionnaires des voiries communales, compte tenu de l'attente réelle constatée sur le terrain.

- L'incident est clos.

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

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. DAVID WEYTSMAN

119 **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,

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

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

119 **betreffende "het verzoek van de verenigingen van het Schuman-collectief om de vergunning voor de aanleg van de Schuman-rotonde in te trekken".**

concernant "la demande des associations du collectif Schuman de retirer le permis portant sur l'aménagement du rond-point Schuman".

121 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).- Ik heb u al meermaals ondervraagd over de heraanleg van de Schumanrotonde in een poging om de plannen voor de heraanleg, waartegen alle verenigingen gekant zijn, te verbeteren.*

Het Schumancollectief is een collectief van meerdere plaatselijke bewonersverenigingen, winkeliers en groepen die het erfgoed beschermen. Zij hebben een degelijke visie over de ontwikkeling van de Europese wijk en de Leopoldwijk, die zij nogmaals in een recent persbericht hebben toegelicht.

De leden van het collectief zijn voorstander van een grondige omvorming van de Schumanrotonde tot een openbaar plein dat voor iedereen toegankelijk is en waar debat en democratische tegenstemmen aan bod mogen komen. De instellingen vinden het belangrijk dat het plein een plek blijft waar manifestaties met betrekking tot de Europese Unie kunnen plaatsvinden en waar burgers kunnen participeren aan het Europese project.

M. David Weytsman (MR).- J'ai déjà eu l'occasion de vous interroger à plusieurs reprises pour essayer d'améliorer ce projet, auquel toutes les associations s'opposent.

Le collectif Schuman réunit ainsi plusieurs associations locales d'habitants, de commerçants, et de protection du patrimoine. Elles ont une vraie conception de l'aménagement des quartiers européen et Léopold, sans effet nimby, contrairement à ce qui a été affirmé, puisque ces aménagements doivent s'inscrire dans le cadre des institutions européennes, que ces associations sont fières d'accueillir.

J'espère que vous avez rencontré ces associations, qui ont lancé une dernière bouteille à la mer, pour voir comment encore améliorer le projet. Les membres du collectif Schuman étaient tous partants pour une transformation en profondeur d'un rond-point de circulation en une place publique ouverte à tous, à la hauteur des enjeux européens de nos quartiers. Comme je l'ai déjà dit, nous souhaitions ces travaux depuis longtemps.

Le collectif voulait aussi ce projet convivial, accueillant le débat et accompagnant la contestation démocratique - tout l'inverse de la démarche de votre prédécesseur. En effet, les institutions estiment qu'il est important que cette place reste un lieu de manifestation dans le cadre de revendications européennes, permettant de vivre la ville en même temps que la participation aux grands enjeux de la construction européenne.

123 *Het collectief hoopte dat het plein geïntegreerd zou worden in het monumentale perspectief van het Warandepark tot het Jubelpark en een belangrijke bijdrage zou leveren aan de milieu-uitdagingen. U hebt het project wat vergroend, maar lang niet voldoende. Het project zou moeten worden opgenomen in een project dat het Jubelpark, Schuman en het Leopoldpark met elkaar verbindt. Ondanks herhaalde verzoeken is dat niet gebeurd.*

Le collectif et les habitants l'imaginaient "intégré dans la perspective monumentale qui traverse le quartier du parc Royal au Cinquantenaire et contribuant de manière significative à la lutte contre la dégradation de l'environnement".

Je vous ai interrogée à plusieurs reprises à ce sujet et demandé d'intensifier la verdurisation. Vous l'avez fait en partie, mais c'est encore largement insuffisant. Ayant été pendant quelques mois échevin en charge de la participation dans le quartier et ayant abondamment discuté avec les habitants, je vous ai également dit

Het collectief vreest dat het project het perspectief Wet-Jubelpark zal doorbreken, enorm veel zal kosten en geen rekening zal houden met de behoeften van de bewoners en de gebruikers.

Het collectief vindt dat het project is ontworpen op basis van criteria van de wereld van vroeger en vraagt daarom aan het gewest om de bouwvergunning in te trekken, waartegen door meerdere leden een beroep tot nietigverklaring is ingediend bij de Raad van State.

Het collectief eist een echt burgerproject, dat openstaat voor alle gebruikers, dat het perspectief op het Jubelpark respecteert en dat rekening houdt met de dialoog die in de wijk aan de gang is.

125 *De vraag om de vergunning in te trekken en het beroep tot nietigverklaring zijn het bewijs dat uw beleid heeft gefaald. U had het project van uw voorganger kunnen verbeteren, maar u hebt beslist om dat niet te doen, wat mijn fractie enorm betreurt.*

Waarom hebt u het collectief niet ontmoet?

Kunt u bevestigen dat er door het beroep tot nietigverklaring geen werken zullen starten?

Welke maatregelen hebt u genomen om aan de eisen van het collectief tegemoet te komen?

Wanneer wordt de wijzigingsvergunning ingediend? Zult u die gelegenheid aangrijpen om eindelijk rekening te houden met de eisen van het collectief?

qu'il convenait d'inscrire ce projet dans un projet reliant le parc du Cinquantenaire, Schuman et même, au-delà, le parc Léopold. Malgré les demandes réitérées, rien n'a été fait de votre côté.

Je me permets de continuer à lire le communiqué, qui est très clair : "Voilà l'un des plus imposants scénarios urbains de la capitale de l'Europe qui sera bientôt obstrué par un objet au coût exorbitant qui ne prend pas en compte, ni les représentations collectives des Bruxellois, ni les besoins des habitants et usagers."

Mme la ministre, j'ai aussi évoqué ici même, à plusieurs reprises, non pas le choix artistique de ce qu'on a appelé le "donut", mais le fait que ce projet n'était pas adéquat, qu'il cassait la perspective Loi-Cinquantenaire et bloquait la vue depuis le centre. Nous vous avons également demandé s'il était possible d'apporter des améliorations. Rien n'a été fait. Vous avez donc maintenant de multiples recours sur les bras.

Enfin, toujours d'après le communiqué, "plutôt que continuer à promouvoir un projet conçu à partir des critères du monde d'avant, nous demandons aujourd'hui aux autorités régionales de retirer un permis d'urbanisme dont l'annulation est demandée par ailleurs au Conseil d'État par diverses entités composant le collectif."

Ce collectif - qui représente une grande partie du quartier européen et de ses habitants - "revendique un vrai projet citoyen, ouvert à tous les usagers, respectueux de la perspective vers le Cinquantenaire et en cohérence avec la nouvelle forme urbaine qui sera issue du dialogue en cours sur le quartier.

L'exigence de retrait du permis et le recours en annulation sont le témoignage d'un échec de votre politique, tant sur le fond que sur la forme. Vous auriez pu améliorer le projet de votre prédécesseur et vous avez décidé de ne pas le faire, ce que mon groupe regrette amèrement. Vous me rétorquerez que je ne rajoute rien aux quatre ou cinq interpellations précédentes sur le même sujet, mais ce n'est pas faute d'avoir insisté.

Pourquoi ne pas avoir rencontré ce collectif, notamment pour améliorer le projet ensemble ?

Vu le recours en annulation, pouvez-vous confirmer qu'aucune préparation de chantier ou chantier ne débuteront ?

Quelles mesures avez-vous prises pour répondre aux demandes de ce collectif, notamment dans le cadre du permis modificatif que vous vous êtes engagée à redéposer, qui offre l'opportunité d'enfin entendre une partie ou l'intégralité de ces demandes ?

Quand le permis modificatif sera-t-il introduit ? Portera-t-il aussi sur les demandes de ce collectif ? Peut-il inclure les priorités des habitants en lien avec le plan de mobilité et la volonté de ne pas casser la perspective sur le Cinquantenaire, lequel sera mis en valeur pour le bicentenaire de la Belgique ?

127 **Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** *(in het Frans).- Het is wat arrogant van u om het over uw project te hebben, want het dateert van 2011. Architect Xaveer De Geyter won de wedstrijd, maar het project werd in 2014 afgewezen om budgettaire redenen. Beliris zag het amfitheater niet meer zitten. De spanning rond een architecturale constructie op die plaats is dus niet nieuw. Hetzelfde debat vond plaats met betrekking tot de overkapping op het Rogierplein. In beide gevallen konden door de ondergrondse infrastructuur te weinig aanplantingen gerealiseerd worden.*

Daarbovenop komt nog het debat over het verkeersplan. Welke mogelijkheden biedt Good Move om het doorgaand verkeer in de wijken te beperken? Welke contacten zijn er gelegd met de buurtbewoners? Heeft het protest te maken met het architecturale project of met de vrees voor meer doorgaand verkeer in de wijken?

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Comme beaucoup de projets situés dans des lieux emblématiques, ce projet fait l'objet de toute l'attention des associations locales et de la société civile. Il est quelque peu cavalier de votre part de parler de votre projet, dans la mesure où il date de 2011. J'ai sous les yeux l'article de presse qui fait état de l'abandon du projet de Xaveer De Geyter pour raisons budgétaires. Ce budget n'était pas assumé par Beliris, qui ne voulait plus de l'amphithéâtre. Le concours a été organisé en 2011 et le projet rejeté en 2014.

La crispation autour d'un objet architectural à cet endroit n'est donc pas neuve. Le même débat avait entouré le projet d'auvent sur la place Rogier. Dans les deux cas, les projets sont perçus comme très minéraux, étant donné la faible possibilité de développer des plantations en pleine terre dans des espaces fortement grevés par des infrastructures souterraines.

À cela se greffent les débats sur le plan de circulation, la modération de la circulation et l'insertion du projet dans le plan Good Move. Quelles nouvelles possibilités Good Move apporte-t-il à la maîtrise de la diffusion du trafic de transit et à l'apaisement des quartiers ? Quelles solutions neuves Good Move apporte-t-il en matière de circulation et de risque de percolation dans les quartiers ? Quels contacts ont-ils été menés avec les riverains ? Pourquoi n'ont-ils pas permis de désamorcer la contestation ? Celle-ci est-elle liée à l'enjeu de l'objet architectural ou à celui, sous-jacent, de la crainte de la percolation du trafic de transit ?

129 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- De Groupe d'animation du quartier européen de la Ville de Bruxelles en de vzw Schuman Square konden, net als de betrokken openbare instellingen, tijdens de vergaderingen van het begeleidingscomité hun zeg doen. Verder zijn er inspraakwandelingen en openbare presentaties georganiseerd. Nu er beroep is aangetekend, gaan we opnieuw met hen in gesprek.*

De coördinatie tussen de nutsbedrijven en de bedrijven die de tunnels renoveren was al van start gegaan. Beliris werkt voort aan het bestek, maar de bovengrondse werken beginnen niet zolang de beroepsprocedure loopt.

Brussel Mobiliteit is de projectdrager, maar zodra de vergunning is toegekend, wordt Beliris de bouwplaatscoördinator.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Différentes associations du collectif ont été rencontrées, notamment le Groupe d'animation du quartier européen de la Ville de Bruxelles. Des rencontres avec les citoyens ont aussi été organisées.

Le projet a inclus le comité de quartier du Groupe d'animation du quartier européen de la Ville de Bruxelles, ainsi que l'asbl Schuman Square dans les différents comités d'accompagnement, les 27 mars, 5 juin, 7 juin et 12 novembre 2018, ainsi que les 21 février et 4 avril 2019. Ceux-ci ont eu l'occasion de s'exprimer et de prendre part à la décision, au même titre que les nombreuses institutions publiques présentes lors de l'élaboration du projet. Des balades consultatives ont également été organisées et des présentations publiques ont été tenues en 2018, 2019 et 2020, afin d'informer au mieux les riverains. Les citoyens ont été entendus, écoutés et consultés à de multiples reprises. Étant donné l'introduction de ce recours, nous allons planifier une nouvelle rencontre avec eux.

Quant au chantier, la coordination entre les différents impétrants et la rénovation des tunnels Loi et Belliard avait déjà commencé. Beliris continue la préparation du cahier des charges, mais le chantier en surface ne débutera effectivement pas tant que nous sommes en procédure de recours.

Le projet est porté par Bruxelles Mobilité, mais dès que le permis sera octroyé, Beliris sera chargé de la coordination du chantier.

131 *Na de onderhandelingen worden de wijzigingen bestudeerd. Uit het gesprek met het collectief moet blijken of nog andere wijzigingen tot de mogelijkheden behoren.*

De datum voor de aanvraag van de vergunningswijziging ligt nog niet vast. Die hangt af van de beroepsprocedures.

Na de werken worden er 92 bomen geplant. Een aantal bomen wordt ook verplaatst. Waar het onmogelijk is om bomen te planten, plaatsen we bloembakken.

Les mesures modificatives sont en cours d'étude à la suite d'une négociation. La rencontre avec le collectif nous permettra de savoir si d'autres mesures modificatives sont envisageables.

La date d'introduction du permis modificatif n'est pas encore fixée. Elle dépendra des procédures de recours en lien avec celui-ci.

La verdurisation est plus que jamais essentielle à Bruxelles et partout dans le monde. La maximisation du nombre d'arbres est un enjeu important, y compris dans le cadre de ce projet. Nonante-deux arbres seront plantés après les travaux. Certains arbres existants seront replantés ou déplacés dans le cadre des travaux.

Là où la plantation d'arbres n'est pas envisageable en raison du sous-sol, c'est-à-dire au niveau de l'esplanade et de la petite rue de la Loi, des bacs seront placés en surface, afin de verduriser ces endroits malgré tout.

133 *(verder in het Nederlands)*

Wat de plantensoorten betreft, en voor een optimale vergroening, zullen er vooral sterke grassen, wilde bloemen, een aantal heesters en groene planten komen.

Wat de waterdoorlatendheid van de ruimte betreft, bevinden de plantzones van het project, behalve de zone voor het Karel de Grotegebouw, zich boven de ondergrondse voorzieningen en zijn er vaak zeer beperkte onderbouwmogelijkheden. Over het algemeen zorgen de verschillende voorzieningen ervoor dat een groot deel van het regenwater dat in de zone valt, niet rechtstreeks in de riolen terechtkomt. Het wordt eerst gebufferd in plantensubstraten, waarna het door de aanplantingen kan worden hergebruikt. Een deel van het regenwater kan ook insijpelen in de ondergrond, bijvoorbeeld in de lineaire groene zone met grassen.

Rekening houdend met de bestaande ondergrond en de gewenste ruimtelijke functionaliteit kunnen plantzones in de aarde alleen worden gebruikt op het trottoir voor het Karel de Grotegebouw. Daar is de ondergrond immers vrij van voorzieningen of infrastructuur. Er zal ook een rioleringssysteem voor regenwater worden aangelegd, dat in het kader van het project wordt aangesloten op het rioleringssysteem voor afvalwater, dat in de toekomst kan worden afgeleid naar de Maalbeekdaltuin.

Regenwater dat op de geplaveide oppervlakten naast de plantenbakken valt, wordt opgevangen in goten en via greppels verbonden met een infiltratiesysteem in de ondergrondse groeiruimte. De plantvakken van de plantenbakken zelf worden gevuld met een voedingsbodem voor lichte cultuur, die eveneens een groot watervasthoudend vermogen heeft. Onderaan de beplanting wordt ook een sandwichbord als waterbuffer geplaatst, waardoor tot 80 liter/m² regenwater kan worden opgeslagen, dat vervolgens door de planten kan worden gebruikt.

(poursuivant en néerlandais)

Le choix des plantations visera une verdurisation optimisée.

Quant à la perméabilité à l'eau, toutes les zones vertes du projet, sauf une, se situent au-dessus des installations souterraines, et les possibilités de construction en sous-sol sont très limitées. Les différentes installations éviteront à une grande partie de l'eau de pluie d'aboutir directement dans les égouts.

Des plantations en pleine terre ne pourront être installées qu'à hauteur du bâtiment Charlemagne. Un réseau d'égouttage des eaux de pluie sera également installé et raccordé au réseau des eaux usées.

Sur les surfaces pavées, l'eau de pluie sera acheminée vers un système d'infiltration. Le terreau des bacs à plantes présentera une capacité de rétention d'eau élevée. Un panneau placé sous les plantations recueillera l'eau de pluie, qui pourra ensuite être utilisée par les plantes.

135 Voorts wordt het park momenteel volledig heraangelegd. Die heraanleg zal meerdere jaren in beslag nemen en wordt gefinancierd door Beliris. De studie gebeurt in samenwerking met de Regie der Gebouwen en Leefmilieu Brussel. Het park heeft het voorwerp uitgemaakt van een diepgaande historische studie naar aanleiding van de stedenbouwkundige vergunning die Beliris aanvroeg voor de renovatie van het park. De beschermingsperimeter gaat duidelijk verder dan de huidige grenzen van het park en wordt bepaald door het tracé van de oude omheining.

Het lijkt vandaag weinig logisch om de herinrichting van de ingang van het Jubelpark mee op te nemen in het Schumanproject, aangezien er een studie loopt over de volledige herinrichting van het Jubelpark. Uiteraard worden die zaken op elkaar afgestemd.

De Kleine Wetstraat is volledig heringericht om het park te verbinden met het Schumanplein.

En outre, le parc a fait l'objet d'une étude historique approfondie et subit actuellement un réaménagement complet, sous la houlette de Beliris. Le périmètre de protection s'étend au-delà de ses limites actuelles et inclut donc d'office l'entrée. Ce réaménagement s'alignera bien sûr sur le projet Schuman, mais n'y sera pas intégré.

La petite rue de la Loi a été complètement réaménagée afin de relier le parc et la place Robert Schuman.

137 *(verder in het Frans)*

Het project is erop gericht de Schumanrotonde minder druk te maken. Daarbij wordt het verkeer van de Kortenberglaan naar de Wetstraat wel behouden. Een van de drie rijvakken wordt geschrapt. Tweerichtingsverkeer in de Blijde-Inkomstlaan moet het verkeer ten noorden en ten zuiden van het plein vlot trekken. Sluipverkeer door de woonwijken willen we vermijden.

Het plan Good Move vormt een coherent geheel, zodat je niet zomaar bepaalde delen kunt schrappen. Het voorziet in de heraanleg van de verbindingswegen volgens het STOP-principe: in de eerste plaats houden we rekening met voetgangers en fietsers, vervolgens met het openbaar vervoer en dan met privévoertuigen. We geloven dat de verkeerssituatie op het plein beter kan voor alle vormen van vervoer.

(poursuivant en français)

La place comprend actuellement un rond-point accueillant un trafic motorisé intense. Le flux principal relie l'avenue de Cortenbergh et la rue de la Loi. Le nombre de voies de circulation passera de trois à deux au niveau de la place Robert Schuman. Différentes rues de quartier convergent vers le rond-point avec le trafic de transit, ce qui entraîne un risque de trafic de transit dans les quartiers, risque que nous voulons éviter.

Le projet prévoit de décongestionner le rond-point Robert Schuman en conservant en priorité le flux principal allant de l'avenue de Cortenbergh à la rue de la Loi. La création d'un trafic bidirectionnel pour tous les modes de déplacement sur l'avenue de la Joyeuse Entrée fluidifiera la circulation au nord et au sud de la place Robert Schuman.

Le plan Good Move forme un ensemble cohérent dont on ne peut sélectionner certains éléments pour en écarter d'autres. Il prévoit de réaménager les axes structurants pour les différents modes de déplacement, selon une spécialisation multimodale et le principe STOP. La situation actuelle est une source de frustrations pour les automobilistes, les cyclistes et les piétons. Elle peut être améliorée pour tous les modes, et même pour les transports en commun.

139 *Met Good Move willen we verder kijken dan de Schumanrotonde. Als de invalswegen naar Brussel stadsboulevards worden met minder autoverkeer, zal het verkeer op de Schumanrotonde vlotter verlopen zonder dat er doorgaand verkeer door de omliggende woonwijken rijdt. Ook de algemene snelheidsbeperking tot 30 km/u is bevorderlijk om de verkeersdrukte aan banden te leggen.*

Wellicht zijn de plannen voor de Schumanrotonde niet volmaakt, maar ze zullen de toestand in de omliggende wijken zeker verbeteren. Ik ben niet tegen meer groen in de wijk, maar probeer onder de voorwaarden van de geldende vergunning vooruitgang

Il importe en outre de regarder, au-delà du rond-point Schuman, ce que Good Move apporte dans les quartiers et en amont. Si les entrées de Bruxelles deviennent des boulevards urbains et si le trafic automobile est diminué dès l'entrée, le rond-point Schuman sera plus fluide. De même, le maillage prévu par Good Move assurera un plan de circulation aux alentours du rond-point et en amont du projet, pour éviter le trafic de transit et canaliser la circulation sur les axes prévus. La ville 30 aide également à apaiser le trafic.

Ce projet n'est probablement pas parfait, mais il améliorera certainement la situation dans ces quartiers. Tout le monde

te boeken. Het zou jammer zijn mochten we aanzienlijke steun van Beliris en Europa mislopen omdat we geen vergunning krijgen.

voudra y apporter des changements. J'espère cependant que nous pourrons poursuivre le projet. Il me paraît important de faire avancer les travaux, pour ne pas repartir de zéro et perdre à nouveau beaucoup de temps. Le quartier et le rond-point méritent d'être améliorés.

S'il est possible de répondre encore mieux aux préoccupations des riverains, en verdurisant davantage, par exemple, nous n'y sommes pas opposés, mais nous tenons à avancer dans le cadre du permis existant, pour que le chantier puisse être mis en œuvre le plus vite possible. Une collaboration a lieu avec Beliris, au niveau fédéral, mais aussi avec les autorités européennes, et les échéances sont liées aux budgets bruxellois et aux soutiens fédéral et européen obtenus. Il serait dommage de perdre ces budgets considérables si le permis devait être refusé.

141 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).- Dat zou jammer zijn, maar gelet op uw bevoegdheden, is het wellicht uw verantwoordelijkheid als dat gebeurt. Mevrouw Pauthier, de voorbereiding van het project ging van start in 2016. Het kreeg toen al heel wat negatieve adviezen. De mogelijkheid bestond nog om het te verbeteren.*

Er is niet geluisterd naar de omwonenden of de verenigingen, ook al hebben die zich altijd redelijk opgesteld. Van overleg was geen sprake en tijdens de rondleidingen kregen ze van de architecten enkel te horen dat ze in het midden van de rotonde iets wilden zetten dat de Europese Unie zou belichamen. Dat stond in schril contrast met de wensen van de omwonenden.

U hebt sinds u minister bent geen enkele moeite gedaan om met de omwonenden en de verenigingen te overleggen of om het project te verbeteren. U bent weliswaar onder meer van plan om wat extra plantenbakken te laten plaatsen, maar dat volstaat helemaal niet.

Inzake mobiliteit zou u een nieuwe simulatie laten uitvoeren om na te gaan of er meer sluipverkeer door de aangrenzende woonwijken zou rijden, maar dat is niet gebeurd.

U beweert dat de levenskwaliteit van de buurtbewoners er aanzienlijk op vooruit zal gaan door de plannen, maar hoe ziet u dat dan precies gebeuren?

M. David Weytsman (MR).- Ce serait regrettable, Mme la ministre, mais vous en êtes aussi responsable. Si nous en arrivons là, c'est probablement parce que vous n'avez pas entendu ou écouté. Je rappelle à Mme Pauthier que ce projet a débuté en 2016 et qu'il a recueilli des avis négatifs de toutes parts. Il était possible de l'améliorer.

Mme la ministre, vous n'étiez pas là en 2018, mais on ne peut pas dire que les gens aient été écoutés ni que les associations dont nous parlons, dont le collectif Schuman et les habitants des quartiers, n'étaient pas raisonnables. Il n'y a pas eu de concertation, il n'y a pas eu de réunions et les marches - auxquelles j'ai participé - étaient une blague ! Des architectes y expliquaient qu'ils voulaient un élément emblématique et représentatif de l'Union européenne au centre du rond-point Schuman. C'était en décalage complet avec les ambitions des habitants.

Il serait inélégant de faire le procès de votre prédécesseur, mais depuis que vous occupez vos fonctions, vous auriez pu rencontrer les habitants et les associations, discuter avec eux et proposer des améliorations. Je ne vois pas d'améliorations par rapport au projet de votre prédécesseur, à l'exception de la végétalisation. J'entends que vous ajouterez des bacs et ferez un peu mieux sur la petite rue de la Loi, mais c'est encore largement insuffisant.

En ce qui concerne la mobilité, vous nous avez dit qu'il y aurait une nouvelle simulation pour voir le report éventuel de la circulation sur les quartiers. Cette simulation n'a été ni réalisée ni discutée avec les habitants.

Vous dites maintenant que le projet va améliorer substantiellement l'expérience pour les habitants. En quoi va-t-il améliorer la vie du quartier par rapport au projet initial ?

143 *U zegt dat fietsers en voetgangers ontevreden zijn over de huidige situatie. Welke klachten hebben ze dan? Ik kan moeilijk geloven dat die allemaal zullen verdwijnen door de nieuwe plannen.*

Vous évoquez également les grandes frustrations des piétons et des cyclistes. Quelles sont-elles ? J'emprunte ce rond-point tous les jours. Cela s'améliorera à l'avenir, mais il est caricatural d'affirmer que ce projet réglera tout.

Les mêmes mots reviennent sans cesse : verdurisation, mobilité, perspective, etc. Quelle est votre position par rapport à la

Hoe staat u tegenover het uitzicht op de rotonde, dat zowel vanaf de Wetstraat als vanuit het centrum verstoord wordt?

Heel wat activiteiten op de rotonde zullen in de toekomst niet langer mogelijk zijn. Ook dat kon beter.

Wanneer is de vergadering met het Schumancomité gepland? Bent u bereid om op een aantal eisen van het comité in te gaan en de vergunning te wijzigen?

145 **Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** *(in het Frans).- Over dit project wordt al twintig jaar gesproken. De grote uitdagingen zijn vergroening, mobiliteit en het uitzicht.*

De plannen voor de heraanleg van de Schumanrotonde zijn gebaseerd op een voorbijgestreefde mobiliteitsvisie die er hoofdzakelijk in bestaat om de verkeersstromen efficiënter te regelen. Ik ben dus blij te horen dat het gewest tegenwoordig steeds meer inzet op een beperking van die verkeersstromen, door middel van het plan Good Move.

Er werd ook een inspanning gedaan om de omgeving groener te maken. De laatste hinderpaal betreft dus het uitzicht op het plein. Dat is een algemeen probleem in Brussel. We moeten dringend een beleidsinstrument ontwerpen waarmee we de impact van stedenbouwkundige projecten op het uitzicht in de stad kunnen evalueren.

147 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Op verschillende plaatsen op het plein zullen elektriciteitsaansluitingen en waterkranen komen om evenementen mogelijk te maken.*

Bovendien zal de ruimte die door de inperking van het autoverkeer vrijkomt, ter beschikking van horeca- en handelszaken worden gesteld. Het zal niet nodig zijn omleidingen te organiseren tijdens evenementen, aangezien het resterende verkeer zich reeds buiten de voetgangerszone zal bevinden.

Doordat een groter deel van het Schumanplein autovrij wordt, komt er meer ruimte vrij voor voetgangers en fietsers. Nu vinden fietsers de rotonde vaak te gevaarlijk omdat ze zich tussen het autoverkeer moeten begeven.

perspective ? Depuis la rue de la Loi, celle-ci est doublement brisée. Elle l'est également depuis le centre. Nous l'avons dénoncé à plusieurs reprises.

Toute une série d'activités sont organisées sur le rond-point ou à ses abords et ne pourront plus l'être à l'avenir. Il y avait là aussi matière à amélioration.

Quand la réunion avec le comité Schuman est-elle prévue ?

Êtes-vous ouverte à la possibilité, dans le cadre de la modification du permis, d'intégrer certaines demandes de ce comité ?

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Ce projet est en discussion depuis vingt ans. Les enjeux sont effectivement la verdurisation, la mobilité et les perspectives.

Je suis ravie d'entendre que l'enjeu et l'objectif du plan Good Move consistent à réduire le volume de circulation en amont. Il est encore difficile pour beaucoup de se rendre compte de l'effet qu'aura le plan Good Move sur la qualité de vie à Bruxelles.

Nous restons braqués dans certains dossiers emblématiques, car nous demeurons coincés dans une vision de la mobilité qui date d'hier - et encore d'aujourd'hui, dans une certaine mesure. Je le déplore. Le projet a été conçu dans une perspective de gestion des flux alors qu'aujourd'hui, la Région s'inscrit de manière beaucoup plus volontariste dans une perspective de réduction des flux.

Un effort a été réalisé quant à la verdurisation. La pierre d'achoppement restante est donc celle des perspectives. Il faut arriver à évaluer les effets du projet sur les perspectives urbaines. Il s'agit d'un problème d'ordre général à Bruxelles. Comme cela a déjà été dit en commission du développement territorial, il faudrait pouvoir disposer d’un outil de préservation des perspectives afin d’avoir une vision claire sur les gabarits et interventions possibles.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour répondre d'abord à cette question : il faut que le rond-point puisse accueillir des événements réguliers. Différentes zones du rond-point offriront donc des connexions à l'électricité et des points d'eau seront mis à disposition des organisateurs de ces événements ou d'intervenants de l'horeca ou du commerce qui feraient une utilisation temporaire de l'endroit.

Les établissements horeca et les commerces autour du rond-point disposeront aussi de l'espace libéré par le trafic automobile, qui en sera en grande partie séparé. Il ne faudra plus installer de déviations lors des événements puisque le trafic subsistant se fera déjà hors de la zone piétonne. Tous ces éléments ont été pris en compte dès la conception du projet.

Vous connaissez bien le quartier en tant que piéton et cycliste et constaterez que toutes les parties piétonnisées du projet offrent également plus d'espace à ces deux catégories d'usagers, les invitant à utiliser ce lieu public. Aujourd'hui, ce carrefour suscite

un sentiment de dangerosité auprès des cyclistes qui doivent s'insérer dans le flux des voitures, surtout en direction de la rue de la Loi.

Bref, moins de trafic, moins de mouvement et plus d'espace pour les modes actifs sont des éléments qui amélioreront la situation sur place.

149 *In het kader van de gewijzigde vergunning zullen we opnieuw overleg plegen met het Schumancollectief. We staan open voor redelijke aanpassingen, maar bepaalde structurele elementen van het project moeten worden behouden. Anders moet er immers een nieuwe vergunningsaanvraag worden ingediend en dat zou te veel tijd en middelen vergen.*

Le permis modificatif permet d'adapter certains éléments. Nous rencontrerons à nouveau le collectif des riverains et sommes ouverts à des aménagements raisonnables dans le cadre de ce permis modificatif, mais certaines règles doivent être respectées. Certains éléments structurels du projet existant seront maintenus. À défaut, une nouvelle demande de permis d'urbanisme devrait être introduite. Or, l'élaboration d'un nouveau projet coûterait beaucoup de temps et de ressources.

151 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).- Wat een gemiste kans. Ik begrijp niet waarom u niet hebt geprobeerd om de plannen voor de heraanleg samen met alle betrokken partijen te verbeteren. Door overleg met het Schumancollectief, waarvan ik de eisen absoluut begrijp, had u wellicht een beroepsprocedure kunnen vermijden.*

- Het incident is gesloten.

(De heer David Weytsman, derde ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

M. David Weytsman (MR).- C'est du gâchis. Nous aurions pu améliorer les choses ensemble, pour ne pas devoir constater aujourd'hui que nous sommes pris par le temps et limités par l'argent et que nous sommes bloqués.

Je regrette que nous n'ayons pas pu procéder aux aménagements raisonnables, en entendant toutes les parties, afin d'apporter une réelle amélioration au quartier. Ce n'est pas faute de vous avoir prévenue à plusieurs reprises. Je ne comprends pas pourquoi vous n'avez pas essayé d'améliorer ce projet. Une rencontre avec ses représentants aurait permis d'éviter le recours du collectif, dont je comprends, par ailleurs, les revendications.

- L'incident est clos.

(M. David Weytsman, troisième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

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

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

157 **betreffende "de impact van het telewerken op de Brusselse mobiliteit na de gezondheidscrisis".**

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 "l'impact du télétravail sur la mobilité bruxelloise après la crise sanitaire".

159 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Nu de gezondheidssituatie weer normaal is, is telewerk niet langer verplicht maar wordt het wel aanbevolen. De resultaten van de analyse van het telewerk in het Brussels Gewest van het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse en perspective.brussels werden in oktober 2021 bekendgemaakt.*

Uit modellen van het Federaal Planbureau blijkt een potentiële vermindering met 6% van het nationale woon-werkverkeer tegen 2040 bij wijdverbreid telewerk. De daling in het Brussels Gewest zou veel groter zijn, namelijk 12,5% in het totaal en zelfs 23% voor inkomend pendelverkeer. Het uitgaande pendelverkeer zou

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le télétravail, rendu obligatoire pendant de nombreux mois, reste désormais recommandé à présent que la situation sanitaire se normalise. Les chercheurs de l'Institut bruxellois de statistique et d'analyse et de perspective.brussels ont effectué une analyse du télétravail en Région de Bruxelles-Capitale, dont les résultats nous sont parvenus en octobre 2021.

On y lit notamment que les modélisations du Bureau fédéral du Plan font ressortir une baisse potentielle de 6 % des déplacements domicile-travail à l'échelle nationale d'ici 2040, à la suite de la généralisation du télétravail pour les tâches

echter blijven toenemen, omdat banen die minder geschikt zijn voor telewerk zich vaak net buiten Brussel bevinden.

De daling van het aantal verplaatsingen zou alleen betrekking hebben op het woon-werkverkeer. Dat draagt wel het meest bij tot de files. De afname van het woon-werkverkeer zou ook groter zijn onder gebruikers van het openbaar vervoer dan onder autogebruikers.

161 *Dat zou heel wat gevolgen hebben voor de MIVB. De directeur-generaal van de MIVB verklaarde onlangs dat de invoering van structureel telewerk op twee dagen per week zou leiden tot een daling met 12% van het gebruik van het openbaar vervoer. Het netwerk en het aanbod zullen moeten worden aangepast aan nieuwe behoeften.*

Integreert Brussel Mobiliteit de bevindingen van de studie in haar mobiliteitsscenario's? Hoe zou volgens deze prognoses de verkeersdrukte in Brussel evolueren tegen 2030?

Heeft de MIVB zelf een studie uitgevoerd? Wat zijn haar conclusies? Heeft de MIVB beslist haar dienstverlening tijdens de spitsuren aan te passen om de verwachte daling van de vraag op te vangen? Zal de MIVB haar aanbod wijzigen om andere reizigers aan te trekken? Een uitbreiding van de avond- en weekenddienstregeling is al lang gepland. Welke lijnen zouden daarvoor in aanmerking komen? Heeft dat invloed op de ontwikkelingsplannen van het netwerk?

Zal het financiële verlies voor de MIVB worden gecompenseerd door andere fenomenen, zoals de digitalisering?

Hebben Brussel Mobiliteit en de MIVB contacten met organisaties die veel verplaatsingen genereren, zoals universiteiten, ziekenhuizen, scholen, winkel- en sportcentra, om de begin- en eindtijden van hun activiteiten aan te passen en zo de verplaatsingsvraag af te vlakken?

adaptées. Vu la concentration d'emplois adaptés au télétravail, cette baisse serait bien plus forte à Bruxelles, de 12,5 % globalement et même de 23 % pour les navettes entrantes. Les navettes sortantes continueraient, quant à elles, d'augmenter en raison de la hausse du nombre de travailleurs concernés et d'emplois moins adaptés au télétravail, souvent situés en périphérie bruxelloise.

La chute des déplacements concernerait uniquement les déplacements domicile-travail. Ceux-ci sont, vous le savez, les plus problématiques en matière de congestion. Les autres motifs de déplacement seraient, quant à eux, amenés à augmenter (déplacements liés aux loisirs, aux achats, pour conduire ou récupérer les enfants, etc.) pendant la journée et en soirée.

Autre élément intéressant : cette baisse des déplacements domicile-travail serait plus forte parmi les utilisateurs des transports en commun que parmi les automobilistes. À ce sujet, le Bureau fédéral du Plan estime que les télétravailleurs potentiels sont 59 % à utiliser majoritairement les transports en commun pour leurs déplacements domicile-travail (37 % en train et 22 % en bus, tram ou métro), contre 24 % d'utilisateurs de la moto et de la voiture.

Quatre grands scénarios émergeraient de ces tendances :

- une baisse de la navette domicile-travail des travailleurs actifs dans les services administratifs publics et privés ;

- une baisse plus modeste des déplacements des travailleurs bruxellois ;

- un maintien des autres déplacements ;

- une baisse des mobilités internationales liées aux activités d'affaires.

Les conséquences seraient nombreuses. L'on peut citer, par exemple, une nécessaire réorientation de l'offre vers d'autres moments pour capter d'autres déplacements, la révision des projets d'évolution du réseau ou encore le financement des transports publics, qui devraient souffrir d'une évolution à la baisse du nombre d'abonnements annuels.

Le directeur général de la STIB a déclaré récemment que la mise en place d'un télétravail structurel à raison de deux jours par semaine provoquerait une baisse de 12 % de l'utilisation des transports en commun bruxellois.

Comment Bruxelles Mobilité analyse-t-elle les conclusions de cette étude très intéressante et les intègre-t-elle dans ses scénarios de mobilité ? Selon ces projections, comment le taux de congestion à Bruxelles évoluerait-il à l'horizon 2030 ?

Est-ce que la STIB a pris connaissance de cette étude ? En a-t-elle réalisé une elle-même ? Quelles sont ses conclusions à ce sujet ?

Comment la STIB a-t-elle décidé d'adapter son offre en heure de pointe pour faire face à la baisse projetée de la demande ? Comment souhaite-t-elle réorienter l'offre pour capter d'autres déplacements ? Il s'agit de proposer une offre de déplacements adaptée à sa clientèle.

Une extension des horaires en soirée et le week-end était prévue de longue date. Qu'en est-il ? Quelles sont les lignes concernées ? Est-ce que ces prévisions vont affecter les projets d'évolution du réseau ? Si oui, comment ?

Des estimations ont déjà été réalisées quant à la perte financière pour la STIB. Ce déficit sera-t-il compensé par d'autres phénomènes liés à la démographie ou à l'automatisation ?

Comment Bruxelles Mobilité et la STIB s'arrangent-elles pour prendre contact avec les grandes organisations génératrices de déplacements, dont les universités, les hôpitaux, les écoles, les grands centres commerciaux et les centres sportifs, pour adapter les horaires de début et de fin d'activités, afin de lisser la demande de déplacements ?

163 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- De MIVB blijft op al haar lijnen een maximale frequentie aanbieden, ondanks de daling van het aantal passagiers die zij als gevolg van de gezondheidssituatie heeft gekend. Dat was noodzakelijk om de veiligheid en het comfort van de gebruikers te garanderen.*

Bovendien is het aanbieden van aantrekkelijk openbaar vervoer essentieel om de mobiliteitsuitdagingen aan te gaan. Er zijn dan ook geen plannen om het aanbod te verminderen. Integendeel, de frequentie of capaciteit van sommige buslijnen is in het kader van het Busplan toegenomen. Door de komst van de nieuwe M7-metrotreinen zijn voertuigen vrijgekomen die de lijnen 2 en 6 bedienen. De frequentie tijdens de spitsuren is verhoogd.

Het aantal reizigers op het MIVB-net wordt voortdurend gecontroleerd, door middel van validerings- en telsystemen in voertuigen. Dat maakt het mogelijk om het aanbod aan te passen aan de reële behoeften. Ook met de feedback van de klanten wordt rekening gehouden.

De reizigers worden op de hoogte gebracht van wijzigingen aan de dienstregeling via de vele informatiekanalen van de MIVB. De MaaS-app zal uiteraard alle informatie over de dienstregelingen bevatten.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La STIB veille à offrir une fréquence maximale sur l'ensemble de ses lignes, et ce malgré la baisse du nombre de voyageurs qu'elle a connue en raison de la situation sanitaire. Cette mesure était primordiale pour garantir la sécurité et le confort des usagers.

De plus, offrir des transports publics de qualité et attrayants reste indispensable pour répondre aux défis de mobilité à venir. Il n'est donc pas prévu de réduire l'offre. Au contraire, certaines lignes de bus ont vu leur fréquence ou capacité augmenter dans le cadre du plan bus, grâce à l'arrivée de nouveaux véhicules.

L'arrivée des nouvelles rames de métro M7 a également permis de libérer des véhicules, qui ont pu être injectés sur les lignes 2 et 6. La fréquence en heure de pointe y est passée à 2,5 minutes sur le tronc commun et 5 minutes sur les antennes, ce qui correspond à une augmentation de 20 % en heure de pointe, par rapport à 2021.

La fréquentation sur le réseau de la STIB fait l'objet d'un suivi constant, par exemple à l'aide des validations et des systèmes de comptage dans certains véhicules. Cela permet d'adapter l'offre en fonction des besoins réels constatés sur le terrain. Les retours des clients sont aussi analysés afin que, lorsque le besoin est avéré, des mesures puissent être envisagées, en fonction des possibilités.

Les voyageurs sont informés des modifications d'horaires au travers des différents canaux d'information de la STIB : afficheurs de temps d'attente, fiches horaires, site internet, application mobile, etc. L'application de mobilité tout-en-un reprendra bien évidemment l'ensemble des informations relatives aux horaires de la STIB.

165 *De betrokkenheid van de reizigers, maar ook van de buurtbewoners en handelaars, is belangrijk voor het welslagen*

L'implication des voyageurs, mais aussi des riverains et des commerçants, est importante pour mener à bien les grands

van mobiliteitsprojecten. Zo is voor het Busplan een voorlichtings- en communicatiecampagne gevoerd, met een promotietour en een website. De ingewonnen adviezen hebben bijgedragen tot een verfijning van het plan.

Het aantal reizigers op het MIVB-net herstelt zich geleidelijk als gevolg van de evolutie van de gezondheidsmaatregelen. Met name op zaterdag en op woensdagmiddag benaderen de aantallen de cijfers van voor de crisis.

De Noctis-bussen hebben hun klanten zien toenemen met de uitbreiding van de openingsuren van de horeca en sinds de heropening van het uitgaansleven op 18 februari.

De financiële impact van de gezondheidscrisis bedroeg in 2020 102 miljoen euro: 98 miljoen euro aan gederfde inkomsten, 27 miljoen euro aan extra uitgaven (schoonmaak en beschermingsmiddelen) en 23 miljoen euro aan vermeden uitgaven (lagere energie- en personeelskosten).

167 *In 2021 was dat 106 miljoen euro: 92 miljoen euro aan gederfde inkomsten, 24 miljoen euro aan extra uitgaven en 10 miljoen euro aan vermeden uitgaven.*

De MIVB heeft kennisgenomen van de studie van het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse over de impact van telewerk, alsook van andere studies over dat onderwerp. Bovendien onderzoekt ze de impact van het telewerk en van de maatschappelijke veranderingen als gevolg van de gezondheidscrisis op haar producten en diensten, om het vervoersaanbod en de tarieven aan te passen aan de behoeften van de reizigers. De conclusies van die studie worden in september verwacht.

Ook dit jaar werkt Brussel Mobiliteit verplaatsingsscenario's op middellange en lange termijn uit, waaronder een scenario voor de structurele invoering van telewerk. Die zullen worden gecombineerd met andere hypothesen met betrekking tot de vraag (groei van bevolking en werkgelegenheid) en het aanbod. Het doel is verschillende visies op mobiliteit te krijgen en niet alleen af te gaan op het effect van een gedragsverandering, zoals de invoering van structureel telewerk. Ook de evolutie van

projets de mobilité. Pour citer quelques exemples, le plan bus a fait l'objet d'une grande campagne d'information et de communication, avec une tournée promotionnelle et un site dédié. Les avis récoltés ont permis de peaufiner et d'améliorer le plan initial. L'élaboration du projet de tram de Neder-Over-Heembeek a également fait l'objet d'un processus participatif citoyen inédit en Région bruxelloise.

La fréquentation sur le réseau de la STIB reprend progressivement à la faveur de l'évolution des mesures sanitaires. On a pu clairement observer une reprise progressive au cours de l'année 2021, qui se confirme en 2022. En décembre 2021, la STIB a enregistré, certains samedis, des pics de fréquentation atteignant jusqu'à 90 % du taux de 2019.

Le mercredi midi, la fréquentation liée aux sorties d'écoles est relativement stable depuis que la flambée des cas de Covid-19 en milieu scolaire est passée, début février. On constate aussi une croissance progressive de la fréquentation par les autres profils de clients, conduisant dans l'ensemble à une croissance de la fréquentation le mercredi midi. Les dernières statistiques (datant de la mi-mars) affichent une fréquentation moyenne en semaine de 80 % du taux de référence.

Les bus Noctis ont, quant à eux, vu leur fréquentation croître au fur et à mesure de l'élargissement des horaires de l'horeca et ont enregistré une très forte hausse dès la réouverture du monde de la nuit le 18 février dernier.

Les conséquences financières du Covid-19 pour 2020 montrent un impact de 102 millions d'euros : 98 millions d'euros en pertes de recettes (principalement de recettes de trafic), 27 millions d'euros en dépenses complémentaires (nettoyage et matériel de protection) et 23 millions d'euros en dépenses évitées (diminution des coûts d'énergie, de personnel).

L'impact financier pour 2021 s'élève à 106 millions d'euros : 92 millions d'euros de perte de recettes et 24 millions d'euros en dépenses complémentaires de nettoyage, de matériel et de protection. Les dépenses qui ont pu être évitées, grâce, notamment, à la diminution du coût de d'énergie que je viens d'évoquer, se chiffrent à 10 millions d'euros.

La STIB a pris connaissance de l'étude de l'Institut bruxellois de statistique et d'analyse relative à l'impact du télétravail en Région de Bruxelles-Capitale, au même titre que d'autres études sur le sujet. Elle réalise en outre un diagnostic de l'impact des nouvelles habitudes de télétravail et des changements sociétaux générés par la crise sanitaire sur les produits et services afin de les adapter aux besoins en matière d'offre de transport et de tarification. Les premiers enseignements de cette étude sont attendus pour juin et les conclusions, pour septembre.

Cette année encore, Bruxelles Mobilité élaborera plusieurs scénarios d'horizons potentiels des conditions de déplacement à moyen et long termes, dont un scénario incluant une hypothèse d'instauration structurelle du télétravail. Ces éléments seront combinés à d'autres hypothèses de demande (croissance de la

de congestie zal worden geraamd. De analyses zullen worden verricht voor het gewest als geheel, maar ook voor elk wegtype.

Wat betreft de contacten met grote organisaties die verplaatsingen genereren, hebben in het kader van de schoolvervoerplannen kleine aanpassingen de situatie al verbeterd. Een van de doelstellingen van Good Move is dat de schoolbevolking zich actief en veilig moet kunnen verplaatsen.

population et de l'emploi de manière localisée) et d'offre (projets d'infrastructure ou non). L'objectif est de disposer de diverses visions de la mobilité d'une Région donnée et de ne pas se baser sur le seul impact d'un changement de comportement comme l'introduction du télétravail structurel.

L'évolution de la congestion dans ces différents cas de figure sera également estimée. Les analyses se feront pour la Région dans sa globalité, mais aussi pour chaque type de voirie.

Quant aux prises de contact avec les grandes organisations génératrices de déplacements, dans le cadre de l'accompagnement des plans de déplacement des écoles, de légères adaptations d'horaires, comme des horaires décalés de dix minutes entre deux écoles partageant un site ou l'adaptation de l'horaire d'une ligne de bus à un plan de déplacement scolaire, ont déjà permis d'améliorer la situation. La vision véhiculée par le plan Good Move est que la population scolaire se déplace activement et en toute sécurité.

169 *Voor de bedrijven organiseerden Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel in 2021 samen een webinar over telewerken tijdens de gezondheidscrisis.*

De sociale partners zijn van oordeel dat het nog te vroeg is om de ontwikkelingen voor de komende jaren te voorspellen, maar uiteraard zal er nu meer getelewerkt worden dan voor de gezondheidscrisis.

Pour ce qui est des entreprises, Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement ont organisé conjointement un webinaire en 2021 afin d'échanger sur la question du télétravail mis en place dans le contexte de la crise sanitaire.

Nous pensons que des conséquences durables resteront, mais les partenaires sociaux nous disent qu'il est encore trop tôt pour prédire les évolutions dans les années à venir. Nous pensons évidemment tous que le recours au télétravail sera bien plus fréquent qu'avant la crise sanitaire.

171 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- We zullen tot september wachten op de resultaten van de evaluatie. Ik zal u ondertussen een schriftelijke vraag stellen over de lijnen die zijn versterkt op zaterdag en woensdagnamiddag.*

Ik moedig u aan om door te zetten. Ik begrijp de aanpak met betrekking tot de schoolvervoerplannen, maar zou graag meer details willen.

Er zijn nog meer elementen die onderzocht kunnen worden om het gebruik van het openbaar vervoer te verbeteren, zoals een betere dekking van het Brussels grondgebied.

- Het incident is gesloten.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Il est fondamental que notre réseau de transport public s'adapte au mieux aux besoins des personnes qui vivent et travaillent à Bruxelles.

Nous attendrons septembre pour découvrir les résultats de l'évaluation que vous annoncez, mais il est déjà intéressant d'observer l'évolution de la situation et les adaptations réalisées. Je vous adresserai une question écrite pour m'informer des lignes qui ont été renforcées au vu de la hausse de la fréquentation le samedi et le mercredi midi.

Je vous invite à aller de l'avant. Vous évoquez une rencontre avec Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité, ainsi qu'avec de grandes organisations génératrices de déplacements. Nous comprenons bien la démarche liée aux plans de déplacements des écoles, mais souhaiterions plus de détails sur les aménagements.

Pour le reste, il est possible de pousser bien plus avant l'étude et l'analyse des éléments qui permettraient d'améliorer la qualité de vie des Bruxellois et l'utilisation des transports : renforcement de l'offre, couverture du territoire bruxellois, adaptation des lignes de bus, etc.

- L'incident est clos.

175