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 13 SEPTEMBER 2022

RÉUNION DU

MARDI 13 SEPTEMBRE 2022

ZITTING 2021-2022

SESSION 2021-2022

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

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

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

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op www.parlement.brussels

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

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

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

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 6

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

betreffende "de follow-up van de oproepen voor de TaxiBus".

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski, 6

betreffende "de TaxiBusdienst van de MIVB".

Vraag om uitleg van de heer Marc Loewenstein 9

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

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

betreffende "de duur van de aanleg van metro- en tramlijnen in Brussel".

Bespreking – Sprekers:

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

De heer David Weytsman (MR)

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer 18

SOMMAIRE

Question orale de M. David Weytsman 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 des appels réalisés auprès de TaxiBus".

Question orale jointe de Mme Aurélie Czekalski, 6

concernant "le service de TaxiBus de la STIB".

Demande d'explications de M. Marc Loewenstein 9

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

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 durée de construction de lignes de métro et de tram à Bruxelles".

Discussion - Orateurs :

M. Marc Loewenstein (DéFI)

M. David Weytsman (MR)

Mme Carla Dejonghe (Open Vld)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de M. Christophe De Beukelaer 18

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

betreffende "de evaluatie van de gevolgen van het Good Move-plan voor de wegen met omleidingsverkeer, zoals de Rogierlaan in Schaarbeek".

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'évaluation des impacts du plan "Good Move" sur les axes subissant du trafic de contournement tels que l'avenue Rogier à Schaerbeek".

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, 18

betreffende "de evaluatie van het plan "Good Move" en van de financiering van de strategische acties".

Question orale jointe de Mme Anne-Charlotte d'Ursel, 18

concernant "l'évaluation du plan 'Good Move' et du financement des actions stratégiques".

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 24

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

betreffende "de impact van structureel telewerk op het aanbod van het openbaar vervoer in Brussel".

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 24

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

concernant "l'impact du télétravail structurel sur l'offre de transport en commun bruxelloise".

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 27

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

betreffende "de heraanleg van de Keizer Karellaan".

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 27

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

concernant "le réaménagement de l'avenue Charles-Quint".

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 32

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

betreffende "het fietspad in de Wetstraat".

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 32

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

concernant "la piste cyclable rue de la Loi".

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,

betreffende "de controle op het wildparkeren van steps".

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 contrôle du stationnement sauvage des trottinettes".

Mondelinge vraag van mevrouw Latifa Aït Baala 43

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

betreffende "de schenking van bussen van de MIVB aan Cuba".

Question orale de Mme Latifa Aït Baala 43

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 don de bus de la STIB à Cuba".

Mondelinge vraag van mevrouw Els Rochette 46

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

betreffende "de Marchantbrug".

Question orale de Mme Els Rochette 46

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 pont Marchant ».

1107 Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.

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

1111 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

1111 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1111 **betreffende "de follow-up van de oproepen voor de TaxiBus".**

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

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

concernant "le suivi des appels réalisés auprès de TaxiBus".

1115 **TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI,**

1115 **betreffende "de TaxiBusdienst van de MIVB".**

QUESTION ORALE JOINTE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI,

concernant "le service de TaxiBus de la STIB".

1117 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).- De pers bericht regelmatig over problemen met de TaxiBus, de dienst aangepast vervoer van de MIVB voor personen met beperkte mobiliteit: lange wachttijden, onveiligheidsgevoel in het voertuig, weigering om de assistentiehond te laten instappen, enzovoort.*

De vraag naar de TaxiBus is toegenomen, waardoor niet altijd aan de vraag kan worden voldaan. In de pers kondigde de woordvoerster van de MIVB aan dat ze van plan was om een tweede taxibedrijf in te schakelen en om een betere communicatie tussen de MIVB en het bedrijf Taxis Verts tot stand te brengen. Bovendien wilde zij de realtime-informatie verbeteren, bijvoorbeeld via een sms-systeem dat gebruikers zou waarschuwen voor vertragingen.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Je vous ai déjà interrogée à plusieurs reprises sur l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) du réseau de la STIB. J'aimerais faire le point aujourd'hui sur le TaxiBus.

La presse relaie régulièrement les problèmes rencontrés par les PMR et des plaintes ont déjà été déposées. Je suis en contact avec plusieurs personnes ayant régulièrement recours au service TaxiBus de la STIB. Elles sont nombreuses à se plaindre du temps d'attente et du manque de considération à leur égard. Si certaines prises en charge se passent très bien, il arrive que le temps d'attente s'élève à plusieurs heures alors qu'on avait indiqué que le chauffeur était présent, que la personne éprouve un sentiment d'insécurité dans le véhicule ou que le chien d'assistance ne puisse pas y monter.

Personne ne devrait être traité de la sorte. Les PMR ont droit à vivre comme tout le monde, elles doivent pouvoir sortir, aller travailler, avoir des loisirs, etc.

On le sait, ce service TaxiBus est de plus en plus demandé et n'arrive dès lors pas à honorer toutes les commandes. Dans la presse, la porte-parole de la STIB annonçait son intention de faire appel à une deuxième compagnie de taxis en renfort de la première et de mettre en place une meilleure communication entre la STIB et les Taxis Verts. Par ailleurs, elle comptait améliorer l'information aux voyageurs en temps réel, par le biais notamment d'un système de sms qui prévient l'usager en cas de retard. Des pistes complémentaires étaient également à l'étude.

Je l'ai répété à de multiples reprises, l'accessibilité des PMR est un enjeu essentiel, il faut rendre accessibles toutes les stations et tous les arrêts de la STIB aux personnes en situation de handicap et aux personnes à mobilité réduite et leur permettre de se déplacer en tout temps et en toute sécurité. En la matière, il y a eu des avancées ces dernières années, mais de nombreux efforts restent à faire. Quand on est valide, on ne se rend pas toujours compte des difficultés que les PMR rencontrent pour se déplacer, pour se rendre à un rendez-vous, etc. Elles doivent planifier à

1119 *Heeft de MIVB een tweede taxibedrijf gevonden voor TaxiBus en de communicatie verbeterd?*

Hoeveel voertuigen worden er voor het vervoer van personen met beperkte mobiliteit ingezet? Om welk soort voertuigen gaat het?

Hoeveel klachten komen er sinds 2019 jaarlijks binnen en waarover gaan ze? Welk gevolg wordt eraan gegeven?

Welke maatregelen onderzoekt de MIVB om de verplaatsingen van personen met beperkte mobiliteit op haar netwerk te vergemakkelijken?

1121 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).- Ik sluit mij aan bij de vragen van mevrouw Czekalski.*

1123 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- De MIVB biedt sinds 1978 een vervoersdienst voor personen met een handicap aan. De TaxiBus ontstond in 2014 na de beslissing van de regering om de dienst als een gemengde dienst te organiseren.*

De MIVB zet twaalf minibussen in en doet een beroep op taxibedrijven die bij overheidsopdracht zijn aangewezen. Momenteel is Taxis Verts de hoofdopdrachthouder en Victor Cab de tweede opdrachthouder.

De TaxiBus is elke dag beschikbaar van 5.00 uur tot 1.00 uur, wat overeenkomt met de dienstregeling van het MIVB-net.

Sinds de coronacrisis hebben taxibedrijven het moeilijk om chauffeurs te vinden. Dat leidt tot aanzienlijke vertragingen voor de klanten van TaxiBus, wat onze inzet voor inclusie ondermijnt. Om de situatie te verhelpen heeft de MIVB een tweede taxibedrijf ingeschakeld en een realtime-informatiesysteem ingevoerd.

De MIVB staat voortdurend in contact met de taxibedrijven, die er alles aan doen om terug te keren naar een normale situatie. Mijn kabinet heeft ook het bedrijf Victor Cab en de vzw's Febrap en Cap Idéal ontmoet om samen naar oplossingen te zoeken voor het tekort aan taxichauffeurs.

l'avance chacun de leurs déplacements et ceux-ci deviennent malheureusement une contrainte.

En ce qui concerne les TaxiBus, quelles sont les avancées relatives à la deuxième compagnie et à la communication notamment ? Qu'a-t-il été mis en place et quelles sont les nouvelles pistes étudiées par la STIB ?

De combien de véhicules est composée la flotte destinée à transporter les PMR ? De quels véhicules s'agit-il ?

Depuis 2019, combien de plaintes sont reçues chaque année et quel est leur objet ? Quel en est le suivi ?

Quelles pistes sont à l'étude au sein de la STIB pour améliorer la flexibilité à l'égard des PMR et de leurs déplacements sur le réseau (TaxiBus, rampe d'accès, etc.) ? Quelles sont les règles en la matière ?

M. David Weytsman (MR).- Mes questions sont similaires à celles de Mme Czekalski.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Un service de transport des personnes handicapées existe au sein de la STIB depuis 1978. Le service actuel TaxiBus est né en 2014 d'une profonde réforme fondée sur une décision du gouvernement bruxellois en juillet 2012. Le gouvernement prescrivait d'organiser le service sous la forme d'une solution mixte, constituée d'une flotte de douze minibus opérés par la STIB complétée par le recours aux taxis de la Région de Bruxelles-Capitale.

Concrètement, la STIB gère donc directement ses douze minibus acquis en 2014, à l'aide d'une équipe de chauffeurs dédiés. Elle fait appel aux taxis par le biais des centrales de réservation avec lesquelles est passé un marché public. Actuellement, c'est la société Taxis Verts qui en est l'adjudicataire principal. Un adjudicataire secondaire a été désigné dans le cadre de ce marché : il s'agit de Victor Cab, mobilisable en cas de déficience de l'adjudicataire principal.

Contrairement à ce qui a été affirmé, le service TaxiBus est disponible tous les jours de l'année, de 5h00 à 1h00. Cette disponibilité correspond aux horaires du réseau régulier de la STIB et rencontre ainsi les objectifs d'inclusion de l'entreprise. En outre, cette disponibilité de service est rarissime sur la scène européenne.

La STIB a constaté que les compagnies de taxis privées n'arrivent plus à respecter leurs engagements. Depuis la crise liée à l'épidémie de Covid-19, les compagnies ont de plus en plus de mal à trouver des chauffeurs et il y a pénurie de taxis. Dès lors, les clients de TaxiBus subissent des retards considérables, ce qui porte préjudice à notre volonté d'inclusion.

Pour tenter de remédier à la situation, la STIB a donc fait appel à une deuxième compagnie de taxis. Cette mesure a permis d'augmenter le nombre de véhicules disponibles et, dès lors, d'apporter une réponse concrète aux problèmes constatés sur le

terrain. Elle s'accompagne d'un système d'information en temps réel du service TaxiBus.

La STIB reste en dialogue constant avec ses fournisseurs, qui font tout pour revenir à une situation normale. Comme elle l'avait promis, la STIB a également rencontré le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles au début du mois d'août pour expliquer la situation en détail et présenter les leviers à actionner dans les prochaines semaines, afin de maîtriser autant que possible les contraintes liées à la pénurie de chauffeurs de taxis et l'habituel pic de croissance du début de l'automne.

Mon cabinet a aussi rencontré les responsables de l'entreprise Victor Cab et des asbl Febrap et Cap Idéal, en présence de représentants de la STIB et du cabinet du ministre-président, chargé du secteur des taxis. Nous cherchons des solutions à la pénurie de chauffeurs de taxis.

1125 *Het blijft onze ambitie om een inclusief vervoersaanbod te organiseren, zodat alle klanten van de MIVB zich zelfstandig op het net kunnen verplaatsen. Daartoe zijn meerdere maatregelen genomen: liften in metrostations, manuele oprijplaten, perronranden aan tramhaltes, enzovoort. De TaxiBus vult dat aanbod aan, zodat ook mensen die geen toegang tot het gewone net hebben, zich kunnen verplaatsen.*

De telefonisten krijgen bij hun indiensttreding een maand lang een opleiding over het aannemen van oproepen, de toon van de stem, de computerprogramma's en de interne regels. Bovendien krijgt elke nieuwe werknemer een mentor toegewezen. Tot slot kunnen werknemers tijdens hun loopbaan aanvullende opleidingen volgen.

La vision de l'avenir en matière d'accessibilité reste claire. Il s'agit d'organiser une offre de transport inclusif, dans une logique de design universel, afin de permettre à tous les clients de la STIB de se déplacer en toute autonomie sur son réseau.

Un certain nombre de dispositifs sont mis en place pour y parvenir : installation d'ascenseurs dans les stations, de bords fusibles aux arrêts de trams, mise à disposition de rampes d'accès manuelles dans les trams, certifications Accessibus pour l'ensemble des lignes de bus, etc. Le service TaxiBus complète cette offre afin de permettre aux personnes qui n'auraient pas accès au réseau régulier de se déplacer.

Le problème du manque de chauffeurs est une réalité qui ne dépend pas de mes compétences. Il va de soi que le ministre-président y travaille, et je vous invite dès lors à l'interroger sur le sujet. Cet enjeu se pose à l'ensemble du secteur des taxis, dont la réforme est en cours d'examen au sein du parlement.

La dernière rencontre organisée dans le cadre de la concertation entre la STIB et Unia a eu lieu le 7 juin dernier, et la situation du secteur des taxis et son impact sur le service TaxiBus y ont été abordés.

En ce qui concerne la formation des téléphonistes, lors de leur entrée en service, ceux-ci reçoivent une formation sur mesure d'un mois qui couvre les thématiques suivantes : prises d'appels, Tone of Voice, programmes informatiques, règlement intérieur, différents processus opérationnels administratifs, etc.

De plus, chaque nouveau collaborateur se voit assigner un mentor expérimenté au sein de l'équipe, qui assure son suivi individualisé. Pendant la formation, le nouveau collaborateur travaille en tandem avec son mentor, ce qui lui permet de suivre le déroulement des appels de près et, à un stade plus avancé de la formation, d'entamer la prise d'appels avec un accompagnement.

1127 *De chauffeurs krijgen eerst een algemene opleiding tot buschauffeur. Daarna volgt een aanvullende opleiding die op de bijzonderheden van de dienstverlening van TaxiBus gericht is. Die opleiding omvat zowel een theoretisch gedeelte om de chauffeurs vertrouwd te maken met de verschillende soorten handicaps als een praktisch gedeelte.*

De klantendienst krijgt dagelijks 150 tot 200 oproepen. Er werden 447 klachten ingediend in 2019 en 495 in 2021. De meeste klachten hebben betrekking op vertragingen. Voor meer details kunt u altijd een schriftelijke vraag indienen.

1129 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).- Het is een goede zaak dat de MIVB voortaan ook een beroep doet op de chauffeurs van Victor Cab, maar de vraag is of dat wel volstaat, gelet op het aantal oproepen per dag.*

Het is belangrijk dat de TaxiBus goed functioneert. Personen met beperkte mobiliteit moeten nog steeds veel obstakels overwinnen, terwijl ze een zo normaal mogelijk leven zouden moeten kunnen leiden.

- De incidenten zijn gesloten.

1135 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

1135 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1135 **en aan de heer Pascal Smet, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen,**

Tout au long de leur carrière, les collaborateurs ont en outre l'occasion de suivre des formations complémentaires sur différentes thématiques, en fonction de leurs besoins personnels.

Pour ce qui est des chauffeurs affectés aux TaxiBus, ils reçoivent, dans un premier temps, une formation de chauffeurs de bus tant pratique que théorique à la conduite et aux spécificités du métier (conduite souple, contact avec la clientèle, gestion du stress).

Vient ensuite une formation complémentaire axée sur les particularités des TaxiBus, qui comprend un volet théorique pour familiariser les chauffeurs avec les différents types de handicap - visuel, moteur ou mental - et reçoivent des clés pour les aborder. Un volet pratique est également prévu.

S'agissant des plaintes, le service TaxiBus de la STIB traite quotidiennement entre 150 et 200 appels de service. Ces chiffres peuvent varier en fonction des congés ou de situations particulières. Le nombre de plaintes enregistrées auprès des services tant du médiateur que celui de la clientèle de la STIB s'élevait à 447 plaintes en 2019 et 495 en 2021. Si la majorité des plaintes concerne des retards, et donc la qualité de service, on ne peut pas parler d'une explosion du nombre de plaintes. Pour autant, il ne s'agit pas d'ignorer ces plaintes ni l'enjeu, bien réel, qu'elles présentent.

Si vous souhaitez une réponse chiffrée plus détaillée, je vous invite à déposer une question écrite.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Le nombre d'appels par jour et le nombre de plaintes témoignent d'une réelle demande en la matière mais, malgré les avancées, force est de constater que le service TaxiBus n'est pas encore tout à fait efficace.

Il m'a été rapporté que la STIB a ouvert le marché des TaxiBus aux chauffeurs de Victor Cab. Il faudra voir si c'est suffisant, vu le nombre d'appels.

Quoi qu'il en soit, il faut que ce service au public fonctionne correctement. Les PMR doivent encore surmonter de nombreux obstacles alors qu'elles devraient pouvoir mener la vie la plus normale possible, comme nous tous.

Je vous remercie pour le suivi qui sera réalisé avec vos services.

- Les incidents sont clos.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

et à M. Pascal Smet, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'urbanisme et du patrimoine, des relations européennes et internationales, du commerce

Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

1135 **betreffende "de duur van de aanleg van metro- en tramlijnen in Brussel".**

1137 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).- Tussen de start van de plannen en de ingebruikname van een nieuwe metro- of tramlijn verloopt in het beste geval meer dan tien jaar. Uiteenlopende factoren zoals de omvang van de werken, het aantal betrokken partijen, allerlei wettelijke verplichtingen en voorziene en onvoorziene omstandigheden kunnen tot een min of meer grote vertraging leiden. Metrolijn 3 ontsnapt niet aan die fataliteit.*

Een dergelijke vertraging heeft een heleboel nadelige gevolgen: extra kosten voor de overheid, een lagere omzet voor de buurtwinkels, mobiliteitsproblemen voor de omwonenden, wantrouwen in het project en in de overheid enzovoort.

1139 *Terwijl er grote werken plaatsvinden om de gewestelijke mobiliteit te verbeteren, wordt er ook gewerkt aan een herziening van de stedenbouwkundige regels, zoals de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV), het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO) en het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP).*

Gaan het Brussels Gewest en de MIVB na hoe de procedures eenvoudiger kunnen? In welke zin kan de gewestelijke wetgeving worden aangepast om de lange ontwerpfase en de vertragingen te beperken?

extérieur et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente,

concernant "la durée de construction de lignes de métro et de tram à Bruxelles".

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Entre le début de la conception et la mise en exploitation d'une nouvelle ligne de métro ou de tram, il s'écoule très facilement plus d'une décennie, et cela quand tout va bien. Cette durée, qui peut être très variable, dépend de facteurs divers, comme la taille du chantier, le nombre d'intervenants, les contraintes légales impératives à respecter - comme les procédures urbanistiques et les études d'incidences -, mais aussi les événements prévisibles et imprévisibles qui entraînent des retards qui peuvent se chiffrer en années. Je pense à la pandémie, à l'explosion des prix des matières premières ou de l'énergie, à des difficultés d'approvisionnement, à des problèmes techniques découverts en cours de chantier ou encore à des arrêts imprévus d'un chantier à la suite d'irrégularités relatives au droit du travail et du droit social.

Bruxelles n'échappe pas à cette fatalité et le chantier d'extension de la ligne de métro 3 nous le rappelle fréquemment. D'autres grandes agglomérations qui entreprennent des chantiers de mobilité connaissent également cette fatalité. En France, le prolongement de la ligne 12 du métro parisien a donné lieu à un retard important pour des raisons liées à la nature des sols et il aura fallu dix ans pour construire quatre nouvelles stations sur cette ligne, soit sept kilomètres supplémentaires, pour un trafic qui sera augmenté de 37.000 voyageurs par jour. À Liège, l'inauguration de la ligne de tram prévue en octobre 2022 a d'abord été repoussée à août 2023 et, à la suite de la crise sanitaire et aux dramatiques inondations, à avril 2024.

Construire de nouvelles lignes de métro ou de tram est très long et la concrétisation du projet sans retard est une mission impossible. Cette longueur et ces retards entraînent des conséquences fâcheuses : surcoûts pour les acteurs publics, baisse du chiffre d'affaires pour les commerçants des quartiers affectés, soucis de mobilité pour les riverains, notamment pour les personnes à mobilité réduite, méfiance dans la capacité des autorités publiques à maîtriser les coûts et à respecter des délais, difficultés pour collecter les immondices, mais aussi parfois, décalage entre le diagnostic initial et la situation de terrain quinze ans plus tard !

Cette lenteur, ces retards et ces surcoûts inévitables jouent aussi sur la confiance des citoyens dans les pouvoirs publics.

À l'heure où de grands travaux sont en cours pour améliorer notre mobilité régionale, de grands travaux législatifs sont également en cours pour revoir les outils juridiques - notamment le règlement régional d'urbanisme (RRU), le Code bruxellois de l'aménagement du territoire (Cobat) et le plan régional d'affectation du sol (PRAS) - qui fixent les règles du jeu urbanistique dans notre Région.

Hoe lang duren alle stappen tussen het ontwerp en de ingebruikname van een tram- of metrolijn? Wordt onderzocht hoe bepaalde stappen korter kunnen? Bestaan er vergelijkende studies met andere steden?

Si, comme cela a été précisé, des imprévus perturbent souvent l'agenda d'exécution des chantiers, toute la phase en amont mérite également d'être évaluée afin de voir comment développer, sans le bâcler, un projet d'extension ou de nouvelle ligne de métro ou de tram dans des délais plus courts que ceux que l'on connaît aujourd'hui.

Une réflexion est-elle menée au sein de la Région bruxelloise et de la STIB pour raccourcir et simplifier les procédures à l'avenir, tout en ne négligeant pas les droits de chacun, la concertation citoyenne, la sécurité juridique, mais aussi, bien sûr, celle des ouvriers et des usagers ?

Dans le cadre de la révision en cours des outils juridiques urbanistiques (Cobat, RRU, PRAS, etc.), quelles sont les pistes de solutions envisagées pour adapter la législation régionale et répondre à la fois aux longs délais de conception des projets et aux retards dans l'exécution des chantiers ?

Pouvez-vous préciser l'agenda entre la conception et la mise en service d'une ligne de tram d'une part, et de métro, de l'autre, les différentes étapes et le délai de chaque étape ? Sur quelles étapes serait-il possible de gagner du temps ?

Existe-t-il des études sur le raccourcissement des délais à l'une ou l'autre étape du processus ? Une étude comparative avec des villes semblables a-t-elle été réalisée ? Dans l'affirmative, quelles en sont les conclusions ?

Enfin, j'ajouterai que l'objectif de ma question n'est pas de remettre en cause ces grands travaux d'infrastructure, mais de trouver des solutions pour aller plus vite en respectant, bien sûr, toutes les contraintes évoquées.

1141 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).- Tussen 2009 en 2020 heeft de MIVB er amper 14 km tramlijnen bij gekregen. Extra metrolijnen kwamen er niet en de buslijnen namen zelfs met 3 km af.*

Er wordt nochtans al twintig jaar gepraat over de aanleg van nieuwe metrolijnen. Jammer genoeg worden de werken, die eindelijk van start zijn gegaan, aangevochten door een aantal partners en organisaties.

Als we naar u en de meerderheid luisteren, mevrouw de minister, lijkt de Brusselse situatie op alle vlakken complex: eindeloze onderzoeken, problemen met vergunningen, technische problemen, administratieve rompslomp, onenigheid tussen gemeenten, gewesten en federale overheid en ga zo maar door. Wat doet u daaraan?

M. David Weytsman (MR).- Entre 2009 et 2020, le nombre de kilomètres du réseau de la STIB n'a guère évolué puisqu'il y a eu 14 km en plus de lignes de tram, mais zéro kilomètre de plus de lignes de métro et 3 km de moins de lignes de bus. Ces chiffres font mal.

Il est pourtant question de construire de nouvelles lignes de métro depuis vingt ans ! Qui plus est, maintenant que les travaux ont commencé, des partenaires et certaines associations remettent ces projets en cause ! D'autres villes ne semblent pas connaître les mêmes difficultés, M. Loewenstein. On cite souvent Madrid, l'évolution de son métro au cours des cent dernières années et son plan d'investissement pour les prochaines années. À Madrid, 75 % des habitants sont à moins de 600 m d'une station de métro. Nous sommes bien loin de ce chiffre à Bruxelles.

À Bruxelles, quand on vous écoute, vous et la majorité, Mme la ministre, tout semble toujours compliqué et trop long. Vous avez évoqué plusieurs excuses depuis le début de cette législature : des études à rallonge, des problèmes de délivrance de permis, des problèmes techniques, des problèmes de coordination de chantiers, des lourdeurs administratives, des mésententes entre autorités communales, régionales, fédérales ou encore avec Beliris, l'absence de participation citoyenne - ou son échec,

1143 *U moet met een actieplan komen om de openbare aanbestedingen te verbeteren (betere naleving van de deadlines en beter overleg), zodat er geen tijdrovende beroepsprocedures nodig zijn.*

De effectenstudie in verband met metrolijn 3 leidde tot 1.200 aanbevelingen. Daarnaast pleit de MR-fractie voor een aanzienlijke verbetering van de aanbestedingsvoorwaarden, zodat de uitvoeringstermijnen korter kunnen. Er moeten ook zwaardere boetes komen als deadlines niet worden gehaald.

Volgens de directeur-generaal van de MIVB is een deel van de vertraging te wijten aan de gebrekkige voorkennis van de ondergrond. De MR-fractie vraagt al jaren om het personeelsbestand bij Brussel Mobiliteit uit te breiden, onder andere om dat probleem te verhelpen. We vragen ook al lang om de mogelijkheid van publiek-private partnerschappen te onderzoeken.

Tot slot sporen we u aan om een actieplan op te stellen om de achterstand in de loop van de komende jaren in te halen.

tellement catastrophique que le seul moyen de se faire entendre, ce sont des recours à répétition. Vous reconnaissiez d'ailleurs il y a peu que les moyens accordés à Bruxelles Mobilité étaient clairement insuffisants, notamment pour effectuer les contrôles nécessaires.

Face à ce constat, que faites-vous ? Où sont les pistes de solutions ?

Dans sa question, M. Loewenstein évoque une fatalité. Or, il n'y a pas, selon moi, de fatalité. Mme la ministre doit présenter un plan d'actions et des solutions pour travailler sur des capacités budgétaires alliant les secteurs public et privé, pour améliorer la qualité et les exigences de nos marchés publics, pour respecter le plus strictement possible les échéances et pour une meilleure concertation afin d'éviter les recours à répétition souvent chronophages. En résumé : il faut anticiper et mieux coordonner.

Nous avons obtenu 1.200 recommandations dans le cadre de l'étude d'incidences relative à la ligne de métro 3. Certaines de ces recommandations étaient prévisibles, comme celles ayant trait à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, aux connexions entre différents transports en commun, à certains aspects environnementaux tels que la gestion des eaux pluviales, les panneaux photovoltaïques, etc.

Le groupe MR plaide pour que les cahiers des charges soient considérablement renforcés et que les délais d'exécution soient raccourcis. Nous demandons également de renforcer les pénalités prévues en cas de dépassement de délai. Il faut donner un signal clair aux Bruxellois.

Le directeur général de la STIB lui-même expliquait qu'une partie des retards, notamment à hauteur de la future station Toots Thielemans et au-dessous de la gare du Nord, était liée à une méconnaissance du sous-sol. Depuis des années, notamment en la personne de la présidente, le groupe MR demande de renforcer le cadre en personnel chez Bruxelles Mobilité, notamment pour répondre aux exigences de la Cour des comptes sur la maîtrise des coûts, mais aussi pour pallier les problèmes d'exécution de chantier et le manque de connaissance des sous-sols.

S'agissant des problèmes de financement, le groupe libéral demande depuis des années d'à tout le moins étudier la possibilité de partenariats public-privé afin de faire face aux défis de l'extension des prochaines lignes de métro. Vous reconnaissez par ailleurs vous-même dans la presse l'existence d'un problème de coordination.

Le groupe MR souhaite aujourd'hui que, plutôt que d'être la notaire de certains retards, la ministre présente un plan d'actions permettant de résorber le retard et de faire face aux défis du développement du réseau de métro, de tram et de bus dans les prochaines années.

1145 **Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)**.- De ervaring leert dat grote bouwwerken altijd vertraging oplopen, niet alleen in België, maar ook in het buitenland. Vertraging is een van de meest voorkomende problemen, maar die kan je in principe wel voorzien. Dat maakt deel uit van het bouwprojectmanagement, een vorm van expertise die allerhande technische en financiële aspecten omvat, ook op het vlak van sociale wetgeving enzovoort. Een goed bouwprojectmanagement kan een verschil van duizenden euro's maken.

Hoe verloopt het contact tussen het gewest en de bouwprojectleiders, in het bijzonder voor dit omvangrijke project? Ik doel dan op de personen die op het terrein verantwoordelijk zijn voor het volgen van de plannen. Het lijkt me van cruciaal belang dat het gewest regelmatig op de hoogte gehouden wordt van de voortgang van het project. Voor het overige sluit ik me aan bij de vragen van de heer Loewenstein.

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) *(en néerlandais).- Ces grands chantiers prennent toujours du retard, et ces retards peuvent être anticipés.*

Quelles relations la Région entretient-elle avec les responsables du suivi de ce projet sur le terrain ? Il est primordial que la Région soit régulièrement informée de ses avancées. Pour le reste, je me joins aux questions de M. Loewenstein.

1147 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Het klopt niet dat het MIVB-net de afgelopen jaren niet is uitgebreid. De frequenties zijn op meerdere lijnen verhoogd, ook op die van de metro.*

Tramlijnen 8 en 9 zijn erbij gekomen en tramlijn 9 is tijdens deze regeerperiode verlengd tot Koning Boudewijn.

Met de uitvoering van het nieuwe busplan komen er zes nieuwe lijnen bij. De frequenties worden opgevoerd en er worden grotere, aangenamere bussen ingezet.

U zegt dat er geen kilometer metrolijn is bijgekomen, maar er wordt aan metrolijn 3 gewerkt.

De aanleg van tramlijn 10 naar Neder-Over-Heembeek zal starten zodra de vergunning er is. Metrostations Centraal Station en Park worden gerenoveerd.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Dire que rien n'a été fait en matière d'extension du réseau de la STIB est totalement faux, y compris sous cette législature. Les fréquences ont augmenté sur plusieurs lignes. Vous pouvez dire que ce n'est pas important, mais c'est pourtant essentiel. Ainsi, le métro a vu son offre croître de 20 % à certains moments de la journée. Les fréquences ont augmenté aux heures de pointe. Grâce au placement de nouvelles voies de métro, les fréquences ont également augmenté aux heures creuses.

De nouvelles lignes de tram ont été créées : les lignes 8 et 9. Mes prédécesseurs avaient lancé la mise en œuvre de cette dernière jusqu'au quartier de l'hôpital universitaire néerlandophone de Bruxelles et, sous cette législature, elle a été prolongée jusqu'à la station de métro Roi Baudouin. Ce n'est pas négligeable, les avancées sont réelles.

Par ailleurs, le nouveau plan bus a été exécuté, avec la création de six nouvelles lignes. Plusieurs d'entre elles sont opérationnelles. Les fréquences ont également augmenté, de même que l'offre de flotte. Les bus en circulation sont plus larges et plus agréables.

Je voudrais aussi citer la rénovation de stations de métro et d'arrêts de tram dans le cadre de laquelle de gros chantiers sont mis en œuvre.

Quand vous dites "zéro kilomètre de plus au niveau des lignes de métro". Or, la ligne de métro 3 est en construction. Certes, nous devons encore attendre pour passer aux étapes suivantes, mais le chantier est en cours.

Concernant la ligne de tram 10 vers Neder-Over-Heembeek, nous attendons le permis pour entamer le chantier au plus vite. La rénovation de la station de métro Gare Centrale est également en cours, de même que celle de la station Parc. Beaucoup de changements sont apportés et le seront encore.

1149 *Bij de aanleg van nieuwe tram- of metrolijnen doen zich soms onvoorziene omstandigheden voor. Bij buslijnen is dat minder het geval.*

Lors des chantiers d'installation des nouvelles lignes de tram ou de métro, des éléments imprévus peuvent survenir. Pour les nouvelles lignes de bus, c'est un peu moins compliqué.

1151 *(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Dejonghe, we maken heel vaak tijdschema's op en we publiceren die in alle transparantie. Het gaat daarbij echter om streefdata. Bij dergelijke omvangrijke projecten is het onvermijdelijk dat er altijd nog wel bepaalde zaken bij komen. Het is dan zaak om de voorspelbare vertragingen in te calculeren in de tijdschema's om op die manier realistische verwachtingen bij de bevolking te wekken. Daar willen we in de toekomst nog meer op inzetten.

Wat er precies voor vertraging zal zorgen, valt niet te voorspellen, maar dat er zich vertragingen voordoen bij zulke projecten, staat nagenoeg vast. Er doen zich altijd wel onvoorziene problemen voor, zoals al meermaals gebeurde bij de uitvoering van de plannen voor het stuk tussen het Noordstation en Albert. Uiteraard proberen we de vertragingen telkens zo veel mogelijk te beperken of zelfs in te halen, bijvoorbeeld door nieuwe technieken.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Dejonghe, nous publions souvent des calendriers. À l'avenir, nous veillerons davantage à intégrer les retards prévisibles dans les calendriers pour permettre à la population d'avoir des attentes réalistes.

La cause des retards n'est pas prévisible, mais il est établi que des problèmes imprévus entraînent des retards dans les projets d'une telle ampleur. Nous essayons systématiquement de les limiter.

1153 *(verder in het Frans)*

De voorbije jaren heeft de MIVB maatregelen genomen om de interne processen te optimaliseren. Bovendien probeert ze de fases waarin ze van andere gewestelijke partners afhankelijk is, beter te managen.

(poursuivant en français)

Les choses sont un peu moins compliquées pour les trams que pour le métro, bien qu'il s'agisse également de travaux lourds, notamment la réfection de façade à façade, qui nécessite une importante planification.

Au cours des dernières années, la STIB a mis en place toute une série de mesures pour optimiser ses processus internes, notamment en ce qui concerne la qualité des livrables, la gestion du budget ou encore la maîtrise du calendrier.

Par ailleurs, la STIB a entrepris des démarches pour obtenir une meilleure maîtrise des phases durant lesquelles elle dépend de divers intervenants régionaux.

1155 *(verder in het Nederlands)*

De MIVB is niet alleen aan zet. Vaak is zij afhankelijk van andere operatoren. We proberen die manier van samenwerken ook te verbeteren. Zo wordt er geanticipeerd op de indiening van de aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen en wordt er werk gemaakt van meer structurele betrekkingen met onder meer de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen.

We hanteren ook een strategische aanpak in overleg met de betrokken gewestelijke actoren in het kader van de grote structurerende tramprojecten, zoals Mediatram, Thurn & Taxis of het omvormen van lijn 95 tot tramlijn. De bedoeling is om op die manier vlotter tracés te kunnen vastleggen die voor alle partijen aanvaardbaar zijn.

(poursuivant en néerlandais)

La STIB dépend souvent d'autres opérateurs. Nous essayons d'améliorer les collaborations en anticipant l'introduction des demandes de permis d'urbanisme et en structurant les relations avec la commission de coordination des chantiers, notamment.

Pour les projets structurants de trams, nous nous concertons aussi avec les acteurs régionaux concernés pour définir des tracés acceptables par tous.

1157 *(verder in het Frans)*

(poursuivant en français)

Van ontwerp tot ingebruikname verloopt de aanleg van een tramlijn ongeveer als volgt:

- het verzamelen van de basisinformatie (6 maanden);

- de studies (24 maanden);

- de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning (na 30 maanden);

- de aflevering van de stedenbouwkundige vergunning (na 54 maanden);

- de start van de werf (na 55 maanden);

- het einde van de werken (na 86 maanden);

- de ingebruikname (na 90 maanden).

In theorie is het mogelijk om de vier eerste fases in te korten, maar in een democratische context moet iedereen de kans krijgen om kennis te nemen van het dossier en een standpunt in te nemen.

In het geval van de aanleg van een metrolijn is het uiterst moeilijk om de gemiddelde duur van aanleg in te schatten. In ons gewest gebeurt het vaak dat tegenstrijdige regelgeving op elkaar moeten worden afgestemd, wat tot zware en ingewikkelde procedures leidt.

1159 *De verklaring van openbaar nut zoals die in Frankrijk wordt gebruikt, is het onderzoeken waard. Ze vindt plaats in het begin het proces en leidt tot de aflevering van vergunningen zonder dat er nieuwe discussies over de strategische keuzes ontstaan.*

1161 *(verder in het Nederlands)*

En réponse à la demande de M. Loewenstein, voici les délais approximatifs de chaque étape de la conception d'une ligne de tram, depuis le démarrage du projet :

- la mobilisation des ressources-clés prend environ 6 mois ;

- les études préliminaires, 24 mois ;

- l'introduction de la demande de permis d'urbanisme, 30 mois ;

- l'obtention du permis d'urbanisme, 54 mois ;

- le début de l'exécution du chantier, 55 mois ;

- la fin des travaux, 86 mois ;

- la mise en service, 90 mois.

Cela vous donne une idée du temps en général nécessaire pour installer une ligne de tram, d'après l'expérience de la STIB.

Il serait théoriquement possible de réduire les phases de collecte des besoins, du traitement de la demande de permis d'urbanisme et d'octroi d'autorisation des chantiers, moyennant un alignement entre les différents intervenants au niveau régional. Cependant, et même si tous les projets ont fait l'objet de concertations en amont avec les divers acteurs de la société civile, il est primordial, dans un cadre démocratique, de laisser le temps et l'opportunité à tout un chacun de prendre connaissance du dossier et de prendre position.

Il est, en revanche, extrêmement complexe d'estimer la durée moyenne de la conception d'une ligne de métro, notamment parce que, faute d'une expérience récente, nous ne disposons pas de chiffres sur lesquels nous baser, mais aussi parce que le calendrier dépend des contraintes internes et externes du projet particulier.

Le constat qui peut être fait à Bruxelles est que l'éventuelle nécessité de modifier des plans à valeur réglementaire, qui parfois ne coïncident pas entre eux, est génératrice de lourdes et complexes procédures. Par conséquent, il arrive qu'un même projet fasse à plusieurs reprises l'objet d'une évaluation des incidences au niveau de la modification des plans réglementaires, comme le plan régional d'affectation du sol, et ensuite au niveau de la demande de permis.

Parmi les pistes intéressantes à explorer figure la réglementation française relative aux déclarations d'utilité publique. Ce processus d'étude, d'information, d'analyse comparative étoffée et d'étude d'incidences, réalisé au début du processus, débouche sur une décision qui entraîne la délivrance des autorisations, sans nouvelles discussions sur les choix stratégiques.

(poursuivant en néerlandais)

Verschillende aspecten van deze kwestie hebben betrekking op andere bevoegdheden dan die van mij en ik weet dat mijn collega's zich daarvoor inspannen. Door zijn bevoegdheden in de vorige legislatuur is staatssecretaris Pascal Smet goed op de hoogte van de uitdagingen. Hij buigt zich momenteel over de herziening van een aantal stedenbouwkundige verordeningen en vergunningseisen. Daarbij wordt er gezocht naar de beste manier om efficiëntere en vlottere procedures te combineren met het behoud van democratische inspraak. Ook minister-president Vervoort bekijkt of en hoe de instrumenten voor ruimtelijke ordening efficiënter gemaakt kunnen worden.

Het zal niet de laatste keer zijn dat er problemen opduiken bij bouwprojecten, maar we proberen om die steeds beter onder controle te houden en er steeds efficiënter op te reageren.

Mes collègues dont relèvent plusieurs aspects de cette question s'y attellent. M. Smet cherche ainsi à réviser certains règlements d'urbanisme et exigences de permis afin de combiner efficacité des procédures et respect de la participation démocratique. Le ministre-président Vervoort examine quant à lui comment améliorer l'efficacité des outils d'aménagement du territoire.

Des problèmes surgiront encore lors de chantiers, mais nous essayons d'en améliorer le contrôle et de réagir plus efficacement.

1163 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).- Als ik zeg dat Brussel niet aan bepaalde problemen ontsnapt, geef ik blijk van realisme. Met mijn vraag om uitleg wou ik beter begrijpen hoe het proces verloopt en hoe we de termijnen kunnen inkorten.*

Ik heb al vaker gezegd dat Madrid zijn metronet in tien jaar tijd heeft verdubbeld. Ik zou willen weten waarom dat daar kan en niet in ons gewest.

Naast administratieve ingrepen is er ook een betere communicatie nodig met de burger over de reden van de trage voortgang van bepaalde werkzaamheden.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- J'aimerais tout d'abord réagir aux propos de M. Weytsman, qui a tendance à interpréter mes dires et me prêter des intentions que je n'ai pas. Contrairement à ce qu'il affirme, je ne suis pas fataliste. Lorsque je dis que Bruxelles n'échappe pas à la fatalité, en raison des problèmes auxquels nous sommes tous confrontés, comme la pandémie, les difficultés d'approvisionnement et l'augmentation des prix de l'énergie, je fais preuve de réalisme en tenant en compte de faits indéniables.

L'objet de ma demande d'explications est de dresser un constat, bien comprendre le processus et faire en sorte que certains délais soient raccourcis.

Comme je l'ai dit à plusieurs reprises, notamment à propos du développement du métro, la ville de Madrid a plus que doublé son réseau de métro en dix ans. Il serait intéressant de comprendre pourquoi c'est possible là-bas et pas ici, et d'examiner en même temps comment améliorer et accélérer la gestion des chantiers et des projets, tout en garantissant la concertation citoyenne, la sécurité juridique, mais aussi la sécurité des ouvriers et des usagers.

Au-delà de l'exercice interne qui est de mise au niveau de l'administration, une communication devrait être organisée à destination des citoyens sur les raisons de la lenteur de certains chantiers.

1165 *U hebt de verschillende fases geschetst, maar u zegt niet hoe die korter kunnen.*

U hebt ook niet gezegd of er een vergelijkend onderzoek naar het beleid van andere steden is gebeurd. Het lijkt me belangrijk om na te gaan hoe we de goede praktijken van andere steden in Brussel kunnen overnemen.

Mme la ministre, pour chaque étape, vous avez évoqué un laps de temps parfois important, en faisant référence aux expériences de la STIB. J'aimerais que nous fassions également l'exercice d'essayer de compresser ces délais et d'optimiser ce temps. Je n'ai pas reçu de réponses à ce sujet. J'attends également de la STIB et de Bruxelles Mobilité qu'ils fassent cet exercice, qui me paraît intéressant.

Je vous réinterrogerai sûrement sur ce point, car je ne souhaite pas que l'on se limite aujourd'hui à dresser des constats. Je souhaite connaître les pistes de solution concrètes.

Je n'ai pas davantage obtenu de réponse à ma question relative aux études comparatives avec d'autres villes. J'ignore

si vous pouvez me transmettre ces informations, mais il me paraît important d'observer les bonnes pratiques ailleurs pour envisager de les appliquer en Région bruxelloise, notamment afin de raccourcir les délais et de fluidifier les procédures pour développer le réseau plus rapidement et assurer un service de qualité pour nos citoyens.

1167 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).- De cijfers die ik aanhaalde over de ontwikkeling van het MIVB-aanbod zijn juist, want ze komen uit de verslagen van de MIVB. Er is de voorbije tien jaar veel gebeurd, maar er zijn weinig kilometers openbaar vervoer bijgekomen.*

Het is teleurstellend dat u zich als de boekhouder van de vertragingen opstelt. U zou beter zeggen hoe we de achterstand kunnen wegwerken.

U erkent dat er een probleem is met de coördinatie van de werven, maar welke oplossing stelt u voor? Er is al jaren sprake van een gebrek aan kennis over de ondergrond, maar wat doet u eraan? Uw enige suggestie is om inspiratie te halen uit het Franse voorbeeld. Dat zal ik zeker bekijken.

M. David Weytsman (MR).- Je me réjouis systématiquement publiquement quand l'offre de la STIB augmente. Des investissements importants ont effectivement été réalisés ces dernières années. Nous venions de loin. Toutefois, les chiffres que je vous ai cités sont exacts : ils sont issus des rapports de la STIB. En dix ans, beaucoup de travail fut réalisé concernant de nouvelles offres, des réorientations de lignes et la fréquence, mais le nombre de kilomètres de lignes a très peu augmenté.

Je suis un peu déçu parce que, d'une façon générale, j'ai l'impression que vous êtes la comptable des retards. Or, je voudrais une ministre qui propose des solutions, qui descende sur le terrain, qui nous dise comment les retards peuvent être rattrapés. Je n'ai pas eu de réponse quant à un plan d'actions pour éviter les lourdeurs administratives ou réduire les délais d'études.

Vous nous dites régulièrement qu'il y aura six mois ou un an de retard. Je vous remercie pour cette transparence, mais que faites-vous pour rattraper les retards ? Je ne dis pas que tout est toujours possible, mais à d'autres niveaux de pouvoir, notamment en ce qui concerne la SNCB, quand il y a des retards, le conseil d'administration se réunit, voit l'ingénieur en chef et examine s'il est possible de les rattraper, au besoin en ajoutant des millions d'euros - c'est peut-être aussi une question de moyens - ou en travaillant avec d'autres personnes.

De nombreuses solutions sont envisageables, mais vous n'abordez pas la question. Je ne sais donc pas si vous demandez au conseil d'administration de se pencher sur ces questions.

Vous ne dites rien non plus par rapport à la délivrance des permis. Vous reconnaissez qu'il y a un problème de coordination des chantiers, mais quelle solution y apportez-vous ? Il est question depuis des années de méconnaissance du sol, laquelle est génératrice de retards. Que faites-vous à ce niveau ?

Votre réponse est à l'image de votre action : vous êtes comptable des difficultés, mais ne suggérez aucune solution, à l'exception d'une proposition relative aux bonnes pratiques françaises dont je vous remercie. J'irai l'examiner.

1169 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Er wordt wel degelijk werk gemaakt van de coördinatie van de werven, maar we proberen die verder te verbeteren. De aanpassingen die tijdens de coronacrisis zijn doorgevoerd, waren niet zonder gevolgen. Er is een externe evaluatie besteld om na te gaan wat beter kan en hoe we de ordonnantie het best herschrijven. Hetzelfde geldt voor de kennis van de ondergrond.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Ma réponse était principalement axée sur les durées de construction de lignes de tram, etc.

Les chantiers sont bel et bien coordonnés. Certes, nous travaillons en ce moment à une réforme de cette coordination, mais le travail mené actuellement ne doit pas être négligé. Les adaptations mises en place lors de la crise sanitaire ont eu un impact. Une évaluation externe a été commandée afin d'identifier les éléments de la procédure à améliorer et la réécriture de

Daarnaast worden ook de stedenbouwkundige procedures herzien. Vandaag kunnen we al tijd winnen als de nutsbedrijven van start kunnen gaan zodra de vergunning is aangevraagd.

Ik denk niet dat er een vergelijkend onderzoek is opgesteld, maar ik heb uw idee aan mijn administratie doorgespeeld.

l'ordonnance est en cours. Vous trouverez plus d'informations à ce sujet dans les comptes rendus de nos débats.

Il en va de même pour la connaissance des sols : nous nous attelons à développer une meilleure gestion et une meilleure coordination des intrants.

Les procédures urbanistiques sont également en cours de révision. Par ailleurs, on peut déjà gagner un peu de temps dans le cadre actuel si, comme pour la ligne de tram à Neder-Over-Heembeek, les impétrants peuvent commencer à travailler dès l'introduction de la demande de permis, en réalisant des phasages en parallèle.

Enfin, j'ai transmis à mes services votre idée d'une étude comparative avec d'autres villes, car je ne crois pas qu'il en existe une à l'heure actuelle.

1171 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).- Als voormalig schepen van Openbare Werken weet ik welke praktische problemen er kunnen opduiken en hoe belangrijk het is om de toestand aan de bevolking uit te leggen.*

Hoe dan ook moeten nieuwe lijnen sneller worden aangelegd.

- Het incident is gesloten.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je suis convaincu qu'il y aurait moyen d'aller plus vite, si les différents opérateurs concernés en donnaient l'impulsion et prenaient des mesures concrètes.

Pour avoir été échevin des travaux, je suis, par ailleurs, bien conscient des difficultés de terrain lors de la phase de chantier d'un projet. Il est alors important de faire preuve de transparence et d'expliquer la situation à la population, afin qu'elle comprenne les raisons de la longue durée de certaines phases.

Quoi qu'il en soit, il faut chercher à raccourcir les délais pour développer au plus vite ces réseaux dont nous avons tant besoin.

- L'incident est clos.

1175 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

1175 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1175 **betreffende "de evaluatie van de gevolgen van het Good Move-plan voor de wegen met omleidingsverkeer, zoals de Rogierlaan in Schaarbeek".**

1175 **TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL,**

1175 **betreffende "de evaluatie van het plan "Good Move" en van de financiering van de strategische acties".**

QUESTION ORALE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER

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

concernant "l'évaluation des impacts du plan "Good Move" sur les axes subissant du trafic de contournement tels que l'avenue Rogier à Schaerbeek".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL,

concernant "l'évaluation du plan 'Good Move' et du financement des actions stratégiques".

1179 **De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)** *(in het Frans).- Door de uitvoering van het Good Moveplan wordt veel verkeer naar de Rogierlaan omgeleid, met niet alleen extra verkeersproblemen, maar ook een slechtere luchtkwaliteit tot gevolg.*

In het plan staat dat de impact digitaal zal worden gemonitord en dat de maatregelen iedereen ten goede moeten komen. Het lijkt

M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).- Dans le cadre du plan Good Move, le quartier de l'avenue Rogier a été touché par le trafic dit "de contournement". En effet, de nombreux riverains perçoivent les effets du plan comme un report du trafic sur l'avenue Rogier, entraînant embouteillages et perturbations en tous genres.

er echter op dat sommige bewoners betalen voor de voordelen die de verkeersluwe mazen voor anderen opleveren.

Wordt de impact geëvalueerd? Volgens welke methode? Gedurende welke periodes? Met welke criteria wordt er rekening gehouden?

Werd de situatie in de Rogierlaan al geëvalueerd? Wat zijn de resultaten? Omvat de evaluatie ook metingen van de luchtkwaliteit? Wat zult u doen als die is verslechterd?

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

1183 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Overeenkomstig de ordonnantie van 26 juli 2013 moet de referentieambtenaar dertig maanden na de inwerkingtreding van Good Move de regering een evaluatieverslag bezorgen.*

Tijdens het forum Good Move in juni jongstleden vernamen wij dat 26 acties van het plan waren gestart, 18 acties moesten worden versterkt en 8 acties nog niet waren gestart.

Welke conclusies trekt u daaruit? Welke acties zijn met succes uitgevoerd en welke moeten worden aangepast? Hoe hebt u de urgentie van de uitgevoerde acties beoordeeld? Welke acht acties zijn nog niet gestart?

Onlangs achtte u het wenselijk een algemene visie te ontwikkelen op de gewestelijke budgetten voor mobiliteit en openbare ruimte, om de samenhang van de acties te waarborgen, hun doeltreffendheid te vergroten en budgettaire verschuivingen

Plus que cela, la question de la qualité de l'air doit y être posée. En effet, le report du trafic sur un quartier ou sur un axe entraîne une baisse de la qualité de l'air à l'endroit où celui-ci se trouve dorénavant concentré.

Dans sa partie Good Knowledge, le plan Good Move assure vouloir surveiller ces effets à l'aide d'outils numériques, afin de pouvoir suivre ses incidences sur le trafic. De plus, comme le plan l'annonce, il se veut être à destination de tous et au bénéfice de tous.

Or, il nous semble qu'au vu de l'expérience de nombre d'habitants de l'avenue Rogier, certains riverains auraient tendance à payer pour les bienfaits que les mailles apaisées apportent aux autres. Cette question est d'autant plus d'actualité au vu du nouveau plan de circulation de la Ville de Bruxelles, qui concerne un grand nombre de personnes.

Quelles sont les évaluations prévues dans le cadre du plan Good Move quant au trafic de contournement ? Sur quelles périodes s'étalent-elles ? Quels sont les critères pris en compte ? Quelles sont les procédures appliquées ?

Plus concrètement, dans le cadre de l'avenue Rogier, des évaluations sont-elles en cours et ont-elles déjà produit des résultats ? Ces évaluations comprennent-elles des mesures de la qualité de l'air ? Qu'en est-il si un impact négatif est détecté sur la qualité de l'air des habitations situées sur des axes de contournement ?

Dans le cas d'un report négatif sur certains axes, quelle est la position du gouvernement pour améliorer la qualité de vie de ces riverains ? Le plan est-il condamné à avoir une incidence négative pour certains riverains au bénéfice d'autres, ou disposez-vous d'une vision plus globale à ce sujet ?

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- L'article 10 de l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité prévoit le cadre qui doit être donné au suivi du plan régional de mobilité (PRM) Good Move. Pour rappel, cet article prévoit qu'un rapport d'évaluation est rédigé par le fonctionnaire de référence, 30 mois après l'entrée en vigueur du PRM.

Ce rapport évalue, aux niveaux qualitatif et quantitatif, la mise en œuvre du PRM. Il comporte également des recommandations concernant les actions correctrices, afin de pallier les éventuelles carences et faiblesses constatées. Sur la base de ce rapport, le gouvernement détermine les actions correctrices à mettre en œuvre. Ce rapport est également communiqué pour information à la Commission régionale de la mobilité, aux communes et au parlement.

mogelijk te maken. Welke verschuivingen zult u naar aanleiding van de evaluatie doorvoeren?

Lors du forum Good Move qui s'est déroulé en juin 2022, nous avons appris que sur les actions reprises dans le PRM, 26 étaient entamées, 18 étaient prises en charge mais à renforcer, et 8 n'avaient pas encore débuté. Nous parlons, d'une part, de l'évaluation du PRM et, d'autre part, de l'évaluation de chacune des mesures du PRM qui doit donner lieu à des adaptations, en urgence si nécessaire et à plus long terme quand une analyse fine s'impose.

Quelles conclusions tirez-vous des évaluations qui nous ont été communiquées en juin dernier ? Quelles sont les actions qui ont été menées avec succès et celles qui demandent des réaménagements ou adaptations ? Comment avez-vous évalué l'urgence des actions mises en œuvre ? Quelles sont les huit actions qui n'ont pas encore été prises en charge ?

Le PRM prévoit d'affecter des moyens humains à chacune des actions. Voilà pourquoi vous indiquiez récemment qu'il conviendrait, dans le cadre de la mise en œuvre du PRM, de développer une vision d'ensemble des budgets régionaux consacrés à la mobilité et à l'aménagement des espaces publics, pour assurer une cohérence des actions et renforcer leur efficacité afin d'opérer certains glissements dans la répartition de ces budgets par rapport à leur affectation actuelle.

Comment travaillez-vous à ce sujet ? Quelles réorientations avez-vous décidées, à la suite de l'évaluation réalisée, en vue du budget qui se profile prochainement ?

1185 *Ook moet er volgens u een duidelijke visie komen op de benodigde personeelsmiddelen. Kunt u daar al iets meer over vertellen?*

Hoe verloopt de evaluatie van de nieuwe mazen, waaronder die in de Vijfhoek?

Vous répondiez récemment qu'au même titre que pour les moyens budgétaires, une vision claire et cohérente des moyens humains nécessaires à la mise en œuvre des actions serait progressivement développée. Que pouvez-vous nous communiquer à propos de cette vision des moyens humains nécessaires à l'application du PRM ?

Au niveau de l'évaluation à court terme, qu'en est-il de la mise en œuvre des nouvelles mailles, dont la maille Pentagone au niveau de la Ville de Bruxelles ? Au moment où Bruxelles subit des travaux sur son réseau auto plus qui la borde, comment se passe l'évaluation de la mise en place de cette maille, en collaboration avec la Ville de Bruxelles ? Celle-ci tient-elle compte de l'ensemble des problématiques qui vous ont été soulevées par les Bruxellois, qui s'arrachent actuellement les cheveux pour se sortir de nombreuses situations inextricables à leurs yeux ?

1187 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Bij de evaluatie van de verkeersluwe mazen worden de gevolgen voor de mobiliteit in de strikte zin nagegaan: de verkeersvolumes van de verschillende vervoerswijzen, de gebruikte snelheden, de gevolgde routes en de mate van congestie. Ook de milieueffecten inzake luchtkwaliteit en geluidsniveau worden gecontroleerd.*

Er worden ook meer gedetailleerde mobiliteitsanalyses uitgevoerd vóór de invoering van de verkeersluwe mazen. Die worden nadien herhaald om het werkelijke effect te meten.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les deux questions sont liées, mais celle de Mme d'Ursel concerne l'évaluation globale du plan Good Move, là où celle de M. De Beukelaer concerne plus spécifiquement une de ses mesures. Cela me permet de lever une confusion fréquente et de démontrer que le plan Good Move ne couvre pas uniquement la mise en œuvre de mailles apaisées, mais englobe un plan de mobilité plus vaste étalé sur dix ans. J'ai d'ailleurs apprécié la présence de plusieurs députés au forum sur son évaluation régulière.

De evaluaties zullen verscheidene maanden in beslag nemen, aangezien dergelijke veranderingen een zekere aanpassingstijd vergen. Als al snel blijkt dat een aanpassing nodig is, kan die worden doorgevoerd. Zo heeft de stad Brussel onlangs bepaalde verkeerslichten aangepast.

J'aborderai d'abord les questions relatives aux mesures de circulation liées à la mise en œuvre des quartiers apaisés. Nous aurons l'occasion de revenir plus spécifiquement sur la maille Pentagone, car des questions y afférent seront prochainement déposées.

L'évaluation sur ce point du plan Good Move porte sur les impacts en matière de mobilité à proprement parler, à savoir les volumes de trafic pour les différents modes, les vitesses pratiquées, les itinéraires suivis et les niveaux de congestion. Les impacts environnementaux (qualité de l'air, niveaux de bruit) sont également suivis.

Concrètement, pour plusieurs mailles, les évaluations se font au moyen de compteurs qui comptabilisent le nombre de voitures, de vélos, etc., et leur vitesse. Ils offrent un bon aperçu pour un quartier. Des analyses de mobilité plus approfondies sont par ailleurs effectuées en amont de la mise en œuvre des mailles. Ces différentes évaluations seront reprises pour mesurer l'impact réel.

Les véritables évaluations se feront sur plusieurs mois, car de tels changements demandent un temps d'adaptation important. Toutefois, si des constats révèlent déjà le besoin d'une adaptation, celle-ci sera faite. Par exemple, la Ville de Bruxelles a adapté certains feux de signalisation pour répondre à un problème ponctuel. Il en ira de même pour les autres mailles si un problème devait être constaté.

La véritable évaluation prendra un certain temps, car les usagers doivent s'adapter et redécouvrir leur chemin. Il reste à décourager une part importante de trafic de transit, mais cela ne peut se faire en un jour. Nous espérons bénéficier d'évaluations plus approfondies dans quelques mois.

1189 *In de Rogierlaan en de maas Collignon-Josaphat werden op meerdere punten verkeerstellingen uitgevoerd voordat de maatregelen van kracht waren. Die tellingen zullen na zes maanden worden herhaald, wanneer de situatie gestabiliseerd is en alle maatregelen zijn uitgevoerd.*

Er zijn ook metingen van de luchtkwaliteit gepland, waarbij rekening zal worden gehouden met de impact van de lage-emissiezone, die een nieuwe fase ingaat.

De ervaring in andere Europese steden leert ons dat circulatieplannen niet leiden tot een verschuiving van het gemotoriseerde verkeer. Wanneer het doorgaand verkeer in woonwijken wordt verhinderd, verplaatst het zich niet volledig naar de bredere straten rond de wijk, maar wordt het omgezet in andere verplaatsingen. In dat verband is de tienminutenstad, waarbij mensen alles wat zij nodig hebben in hun buurt kunnen vinden, een essentieel principe.

Pour ce qui concerne les questions spécifiques sur l'avenue Rogier et le quartier apaisé Collignon-Josaphat, des comptages de trafic ont été réalisés en de nombreux points - dont l'avenue Rogier, qui est partiellement mise à sens unique -, avant la mise en œuvre des mesures.

Ces comptages seront répétés après la mise en œuvre, dans un délai de six mois, laps de temps nécessaire à la stabilisation de la nouvelle situation et à l'adoption de nouvelles habitudes. En outre, l'ensemble des mesures prévues n'est pas encore mis en œuvre, la commune de Schaerbeek ayant choisi de travailler par phases. Il est donc prématuré d'analyser les résultats.

Des mesures de la qualité de l'air sont en effet prévues, en intégrant l'impact sur la zone de basses émissions, qui entre dans une nouvelle phase. Il ne sera pas facile de disposer de réponses précises, mais nous examinons comment faire au mieux pour que les éléments d'évaluation soient les plus objectifs possible.

L'expérience de nombreuses villes européennes ayant installé des plans de circulation nous a appris que ceux-ci n'entraînent pas de report du trafic motorisé. Lorsqu'on empêche le trafic de transit de pénétrer dans les quartiers résidentiels, celui-ci ne se dirige pas entièrement vers les rues plus larges autour du

quartier, mais se transforme en d'autres déplacements : certaines personnes optent pour un autre moyen de transport, tandis que d'autres se rendent compte que leur déplacement n'est pas nécessaire ou peut s'effectuer d'une autre manière.

Dans cette optique, le concept de ville à dix minutes, qui garantit que tout ce dont les gens ont besoin dans leur quartier soit disponible à proximité, est essentiel.

1191 *Er wordt dus eerder een vermindering van het aantal gemotoriseerde verplaatsingen waargenomen. Wanneer bepaalde trajecten onmogelijk of moeilijker worden, veranderen automobilisten hun gedrag. Specialisten noemen dat verkeersverdamping.*

Une réduction du nombre de déplacements est constatée dans les autres villes européennes. Dans ce cadre, les spécialistes parlent d'évaporation du trafic, ce qui signifie que quand certaines possibilités deviennent inaccessibles ou plus difficiles, les automobilistes modifient leur comportement.

Circulatieplannen vergroten de aantrekkelijkheid van andere vervoerswijzen. Een vermindering van het autoverkeer in een wijk maakt wandelen en fietsen veiliger en aangenamer en zorgt voor vlotter openbaar vervoer. We zien dat positieve effect bij de trams en bussen die door de delen van de Rogierlaan en de Haachtsesteenweg rijden die voortaan slechts in een richting toegankelijk zijn.

Il importe de souligner que les plans de circulation augmentent l’attractivité des autres modes de transport. Ils créent des conditions dans lesquelles la marche ou le vélo deviennent plus agréables et attrayants. Comme dans le cas de Collignon-Josaphat, les trams et les bus qui passent par les tronçons de l’avenue Rogier et de la chaussée de Haecht qui ont été mis à sens unique, à savoir les trams 25, 62 et 92, sont beaucoup plus efficaces qu’avant les changement de circulation. Diminuer les déplacements en voiture dans un quartier signifie qu'il est plus sûr et plus agréable de s'y déplacer à pied, mais aussi que les transports en commun peuvent y améliorer leur vitesse commerciale et devenir plus attractifs.

De evaluatie van de Good Move-acties werd tijdens het forum van juni toegelicht. Ze is ook online beschikbaar.

L'évaluation des actions du plan Good Move a été présentée et distribuée aux participants lors du forum du 22 juin 2022. Elle est également disponible en ligne.

Good Move omvat 50 acties, waarvan 26 goed gestart zijn, 18 moeten worden versterkt en 6 nog moeten worden aangevat.

Je rappelle que Good Move comprend 50 actions déclinées au travers de six focus et qu'il est indispensable de travailler en parallèle sur les six focus pour atteindre les objectifs de développement durable de la Région. Chacune des 50 actions regroupe des mesures et sous-actions parfois prises en charge par différents acteurs. En effet, ce n'est pas toujours la Région qui est porteuse d'un projet. D'autres acteurs peuvent intervenir.

Comme communiqué, 26 actions sont entamées ou en bonne voie, 18 sont prises en charge mais à renforcer, et 6 doivent être encore prises en charge - et non 8, comme vous l'avez dit.

1193 *Wanneer het een gewestelijke instantie is die een actie in goede banen leidt, is het voordeel dat de financiële en personeelsmiddelen meestal al beschikbaar zijn.*

Il est à noter que les actions pour lesquelles un acteur régional est clairement mandaté comme pilote dans le cadre de ses missions ont l’avantage de disposer généralement des moyens humains et budgétaires déjà dédiés à leur mise en œuvre. D’autres actions ou mesures plus transversales sont attribuées à des pilotes qui n’ont pas toujours pu disposer des moyens humains et budgétaires pour les entreprendre (par exemple, les actions liées à l’immobilier logistique ou au développement de guichets d’information).

Alle verzoeken om personeel voor de acties van Good Move ter beschikking te stellen, worden in aanmerking genomen. Brussel Mobiliteit kampt evenwel met een historisch personeelstekort. Er zijn aanwervingen aan de gang, maar die vergen tijd. Het personeel voor de evaluatie van de mazen, de deelmobiliteit en de verkeersveiligheid werd al versterkt, maar er is nog extra personeel nodig.

Toutes les demandes de personnel liées à la mise en œuvre de l’une ou l’autre action du plan régional de mobilité sont prises en considération. Il nous faut cependant rattraper un manque historique de personnel au sein de Bruxelles Mobilité. Des recrutements sont en cours, mais cela prend du temps.

De precieze bedragen kunt u terugvinden in de gewestbegroting. Brussel Mobiliteit heeft extra middelen geïnvesteerd in het

onderhoud van het net en investeert jaarlijks 2,5 miljoen euro in bewustmakingsacties. Voorts is er 5 miljoen euro beschikbaar voor het project mobility as a service (MaaS) via de Recovery and Resilience Facility. In de begroting is met de evaluatie rekening gehouden.

Néanmoins, les moyens humains affectés aux études des mailles ont été renforcés afin de mener l'évaluation demandée. Il en est de même pour la mobilité partagée et la sécurité routière, notamment à la suite de l'approbation du plan d'actions régional de sécurité routière. Toutefois, tous les besoins humains ne sont pas encore comblés.

Le détail des montants est disponible dans le budget régional. On peut toutefois citer quelques exemples de domaines dans lesquels des efforts ont été consentis :

- Bruxelles Mobilité a renforcé ses investissements dans l'entretien des réseaux : les montants de liquidation ont atteint 67 millions d'euros en 2021, alors qu'ils n'étaient encore que de 57 millions en 2018 ;

- Bruxelles Mobilité investit annuellement 2,5 millions d'euros dans des actions de sensibilisation relatives à la mobilité (actions dans les écoles, dans les entreprises, accompagnement, etc.), soit une augmentation de 500.000 euros grâce à la facilité pour la reprise et la résilience.

- en ce qui concerne le service de mobilité tout-en-un (MaaS), plus de 5 millions d'euros sont issus de la facilité pour la reprise et la résilience pour la création d'un "data hub", des campagnes de sensibilisation et le développement de points de mobilité.

Faute de temps, je ne vais pas passer en revue tous les éléments budgétaires mais l'évaluation est, pour l'essentiel, reprise dans les documents. Il est évidemment important de progresser dans toutes les actions.

1195 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Een regelmatige evaluatie van het plan Good Move is belangrijk om snel te kunnen bijsturen.*

Tijdens het forum werd vooral een algemene stand van zaken gegeven. De gedetailleerde analyse van de positieve en negatieve effecten moeten we nog maken. Dat moet samen met de burgers gebeuren, als we willen dat het plan succesvol wordt. Daarom heb ik een ontwerpresolutie ingediend waarin ik u vraag een app te ontwikkelen waarmee burgers niet alleen hun problemen, maar ook hun ideeën voor de verbetering van de gewestelijke mobiliteit kunnen delen.

Waar worden alle meldingen van problemen die door de mobiliteitsmaatregelen worden veroorzaakt, vandaag gebundeld?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je reviendrai sur cette question pour obtenir de plus amples réponses.

L'évaluation régulière du plan Good Move et de chacune de ses mesures est évidemment fondamentale pour assurer l'efficacité d'une stratégie censée améliorer la mobilité des Bruxellois. Il faut tenir compte des réussites, des échecs et des problèmes qu'ils engendrent pour une partie de la population afin de mettre en œuvre rapidement des mesures correctrices.

Le forum Good Move auquel nous avons assisté était essentiellement un état des lieux de l'avancée du plan. Or, il nous faut aujourd'hui une analyse fine des effets positifs et négatifs, qui doit se faire avec les citoyens, car une partie de la réussite d'un tel plan réside aussi dans la communication, et dans la possibilité pour les citoyens de vous faire part de toutes les difficultés auxquelles ils sont confrontés.

C'est pour cette raison que j'ai déposé une proposition de résolution qui vous demandait d'installer une boîte à idées en matière de mobilité, au moyen d'une application, qui permettrait aux citoyens de faire part non seulement de leurs difficultés, mais aussi de toutes leurs idées pour améliorer la mobilité à Bruxelles.

Nous attendons une telle initiative de votre part aujourd'hui, face aux difficultés rencontrées dans le cadre non seulement

de la mise en œuvre de mailles, mais de toute une série d'aménagements, qui posent des problèmes concrets aux citoyens bruxellois dans leur vie et leur travail au quotidien.

Où sont aujourd'hui compilées toutes les problématiques engendrées par les mesures prises en matière de mobilité bruxelloise ?

1197 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Die worden momenteel niet gebundeld.*

De overleg- en evaluatieprocedures zijn divers. Ze zijn bijvoorbeeld niet dezelfde voor het Goederenvervoerplan als voor de verkeersluwe mazen. De verkeersluwe mazen worden niet alleen op basis van cijfers geëvalueerd, maar ook van de ervaringen van burgers.

- De incidenten zijn gesloten.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Une telle compilation n'existe pas. Les processus de concertation et d'évaluation dépendent de la mesure concernée. Pour le plan transport de marchandises, il en va différemment que pour la mise en œuvre des mailles apaisées, par exemple.

Par ailleurs, l'évaluation des mailles ne se fera pas uniquement sur la base des chiffres, mais également sur la base des expériences des citoyens. L'investissement des communes sur ce point est important. Après deux années de crise sanitaire, nous aurons - je l'espère - l'occasion de récolter ces expériences sur le terrain, et non plus de manière virtuelle.

Lors du forum relatif à Good Move et en ligne, nous communiquons en toute transparence les résultats du suivi afin de permettre une évaluation et une adaptation du plan.

- *Les incidents sont clos.*

1201 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1201 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1201 **betreffende "de impact van structureel telewerk op het aanbod van het openbaar vervoer in Brussel".**

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 structurel sur l'offre de transport en commun bruxelloise".

1203 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse (BISA) en perspective.brussels hebben in een studie uit 2021 gewezen op een aantal opvallende trends. Door het toegenomen telewerk verplaatsen minder ambtenaren en werknemers zich naar en van hun werk. Die afname doet zich in mindere mate voor bij Brusselse werknemers. Andere verplaatsingen nemen echter niet af. Werknemers reizen ook minder vaak naar het buitenland voor hun werk.*

Het wordt tijd om het aanbod van openbaar vervoer aan die trends aan te passen. Ook voor de evolutie van het netwerk en voor de financiering van het openbaar vervoer heeft dit alles gevolgen.

U hebt me eerder al gezegd dat de MIVB kennis heeft genomen van die studie en dat ze zelf ook een analyse maakt van de impact van het structurele telewerken en de nieuwe gedragspatronen ten gevolge van de gezondheidscrisis op het openbaar vervoer.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je vous ai déjà interrogée à ce sujet. Une étude réalisée en 2021 par l'Institut bruxellois de statistique et d'analyse et perspective.brussels avait en effet mis en lumière une série d'éléments très intéressants, notamment quatre scénarios :

- une baisse de la navette entre le domicile et le 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.

Welke conclusies trekt u uit al dat studiewerk? Zal de MIVB haar aanbod op de spitsuren verminderen en heroriënteren naar andere momenten van de dag? Als het aantal abonnees structureel daalt, hoe ziet de MIVB dan haar financiële toekomst?

In de studie wordt aanbevolen om het aanbod en het netwerk in de periferie van Brussel uit te breiden. Gaat u daarover in gesprek met de betrokken gewesten en met De Lijn en TEC?

Er komen ook steeds meer gedeelde werkruimten en satellietkantoren van openbare diensten. Hoe zorgt de MIVB ervoor dat ook die bereikbaar zijn met het openbaar vervoer?

J'avais alors évoqué la nécessaire réorientation de l'offre vers d'autres moments, afin de capter d'autres déplacements, la révision des projets d'évolution du réseau ou encore le financement des transports publics, qui souffriraient notamment d'une évolution à la baisse du nombre d'abonnements annuels.

Lorsque je vous avais interrogée sur la prise de position de la STIB quant à ces conclusions, vous m'aviez répondu qu'elle avait pris connaissance de l'étude et qu'elle réalisait également 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 étaient attendus pour juin et les conclusions pour septembre.

Pouvez-vous communiquer vos conclusions sur la base de cette étude ? Comment la STIB a-t-elle décidé d'adapter son offre, notamment à l'heure de pointe, pour orienter l'offre à d'autres moments de la journée ?

Comment le réseau sera-t-il adapté afin de répondre à une demande qui sera désormais moins centrée sur les heures de pointe classiques ?

Comment la STIB a-t-elle décidé de réévaluer ses perspectives d'évolution financière à la lumière des conséquences d'une éventuelle chute structurelle du nombre d'abonnements et du choix des usagers pour des formules moins chères et plus flexibles, par exemple, deux à trois jours par semaine ?

Comment travaillez-vous, en collaboration avec la Région flamande, la Région wallonne, De Lijn et le TEC pour étendre les horaires de circulation et le réseau de transport public en proche périphérie, comme le recommande l'étude ?

Enfin, comment la STIB a-t-elle pris en compte la question de la localisation des espaces de travail partagés et des bureaux satellites des services publics pour qu'ils soient accessibles en transports en commun, afin d'éviter un report vers l'automobile ?

1205 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- De afgelopen maanden steeg het aantal MIVB-gebruikers opnieuw. Naar alle waarschijnlijkheid zitten daar ook nieuwe gebruikers tussen.*

De meeste reizigers verplaatsen zich nog steeds tijdens de spitsuren. Dat neemt echter niet weg dat de MIVB blijft investeren in nieuw rollend materieel en dat ze ook haar aanbod buiten de spits blijft verbeteren. Zo rijdt er op weekdagen voortaan om de tien minuten een metro in het begin en aan het eind van de dag.

Al enkele jaren wordt de frequentie tijdens de daluren in het midden van de dag verhoogd om het verschil met de frequentie tijdens de spitsuren enigszins te beperken. Die inspanningen zullen de komende maanden worden voortgezet, samen met andere structurele verbeteringen als de aanleg van

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La bonne nouvelle est que la fréquentation sur le réseau de la STIB est en croissance constante depuis plusieurs mois. À la suite de la crise sanitaire, il y a eu certes davantage de télétravail, mais pas pour autant moins de déplacements. De nombreuses personnes ont changé de mode de transport et il est probable qu'une partie de la clientèle de la STIB soit désormais nouvelle. Ce n'est pas seulement l'ancienne clientèle qui est revenue.

La majeure partie des voyageurs continue à se déplacer aux heures de pointe. C'est par exemple le cas de la clientèle scolaire, pour laquelle nous venons de généraliser un abonnement à tarif extrêmement réduit.

Quoi qu'il en soit, la STIB continue d'investir dans du nouveau matériel roulant et d'améliorer son offre pour répondre aux besoins des voyageurs, entre autres aux heures creuses. Pour

nieuwe lijnen, maatregelen ter verbetering van de reissnelheid enzovoort.

De laatste maanden bedraagt het aantal MIVB-gebruikers ruim 85% van het aantal in 2019. Dat komt overeen met de voorspellingen van het Federaal Planbureau.

1207 *De huidige energiecrisis zou er overigens toe kunnen leiden dat meer telewerkers weer op kantoor willen werken om hun energieverbruik thuis te beperken.*

Momenteel stellen we vast dat meer gebruikers kiezen voor losse tickets en contactloos betalen. De opeenvolgende crises leidden er ook toe dat meer gebruikers in aanmerking komen voor een voorkeurstarief.

Als mensen wekelijks twee dagen telewerken, daalt het gebruik van het MIVB-net met 12%. Dat zal echter geleidelijk gecompenseerd worden door de verwachte toename van de vraag naar aanleiding van de modal shift, een verbeterd aanbod en zo meer.

De verschillende openbaarvervoermaatschappijen staan permanent met elkaar in contact. Er lopen meerdere projecten om de verbinding met de Rand te verbeteren, waaronder de verlening van tramlijn 62 tot de luchthaven. Wallonië maakt ook werk van nieuwe expreslijnen van en naar Brussel.

Gedeelde kantoorruimten nemen slechts 2% van de totale kantoorruimte in Brussel in beslag. De meeste gedeelde werkplekken zijn sowieso al strategisch gevestigd op locaties met een uitstekende verbinding met het openbaar vervoer.

De MIVB blijft zich inzetten om aangepaste diensten te leveren en de frequentie te verhogen. Als er grote veranderingen zijn op bepaalde lijnen, zal ze haar investeringen daaraan aanpassen.

prendre un exemple récent, depuis début septembre 2022, les métros circulent toutes les dix minutes en début et en fin de service en semaine, ainsi qu'en fin de service le week-end, et toutes les quinze minutes en début de service le week-end.

Depuis plusieurs années déjà, l'essentiel des moyens consacrés à l'amélioration des fréquences s'est porté sur le renfort aux heures creuses de milieu de journée, afin d'atténuer autant que possible le différentiel d'offre entre les heures de pointe et les autres heures de la journée, même s'il est encore très marqué. Ces efforts seront poursuivis au cours des prochains mois, parallèlement à d'autres améliorations structurelles telles que la création de nouvelles lignes, l'acquisition de nouveau matériel, les mesures d'amélioration de la vitesse et de la régularité, etc.

Au cours des derniers mois, la fréquentation de la STIB a atteint entre 85 et 88 % du niveau de 2019 (en vue hebdomadaire), ce qui correspond aux prédictions à moyen terme du Bureau fédéral du Plan. Avec la mise en place du télétravail structurel à la suite de la crise du Covid-19, de nombreux clients utilisent un peu moins la STIB. Cette évolution a toutefois un impact important sur le nombre de déplacements, étant donné le gros volume de personnes concernées.

Toutefois, nous traversons actuellement une nouvelle crise, énergétique cette fois. Nous ignorons son incidence sur le télétravail. Sans doute certaines personnes reprendront-elles l'habitude de venir au bureau, notamment en raison du prix de l'énergie. Il me semble donc trop tôt pour analyser l'impact sociétal du télétravail.

Aujourd'hui, les voyageurs repensent le choix de leur titre de transport et optent plus facilement pour des titres à la prestation ou le paiement sans contact. La STIB assiste également à une augmentation de la précarité à la suite de la crise sanitaire et de l'inflation actuelle, d'où une augmentation du nombre de personnes ayant accès à des titres préférentiels.

Deux jours de télétravail structurel par semaine représentent 12 % de fréquentation en moins sur le réseau. Il y a donc certes un impact du télétravail, mais il sera progressivement compensé par la croissance annuelle de la demande, notamment en raison du transfert modal, mais également des évolutions de l'offre prévues, ces améliorations générant aussi de la croissance.

Les différents opérateurs de transport public sont en dialogue permanent, que ce soit dans le cadre de réunions bilatérales ou du groupe opérationnel RER, dont l'objectif est d'améliorer la mobilité en lien avec la Région bruxelloise.

Plusieurs projets sont en cours pour étendre le réseau à la proche périphérie. Citons l'extension de la ligne de tram 62 vers l'aéroport. Les études techniques sont bouclées et le projet attend un accord avec la Région flamande.

Les autres Régions ont également des projets, que ce soit dans le cadre de la rationalisation du réseau de transport en commun en Flandre (kernnet et aanvullend net) et les projets de

nouvelles lignes express (réseau E) en Wallonie, permettant des connexions améliorées entre Bruxelles et sa périphérie.

Les espaces de travail partagés représentent entre 1 et 2 % des surfaces de bureaux en Région bruxelloise, mais sont en croissance. En réalité, en Région bruxelloise, la majeure partie de ces lieux ont été créés et placés stratégiquement dans des pôles déjà bien desservis par les transports publics : plusieurs sont situés dans des gares, dans le Pentagone ou sur les axes forts, comme l'avenue Louise, qui est desservie par la ligne de tram 8.

La STIB continuera à offrir des services adaptés et à investir dans l'augmentation de ses fréquences. Nous veillerons bien évidemment à mesurer l'impact sur certaines lignes, afin d'adapter les investissements le cas échéant.

1209 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Meer Brusselaars belanden in armoede en tegelijk zijn er meer mensen die voortaan enkele dagen per week telewerken. Overweegt de MIVB daarom de invoering van flexibele abonnementen die alleen gelden voor de dagen waarop werknemers naar kantoor moeten?*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Vous parlez à la fois d'une croissance de la précarité, que les Bruxellois subissent fortement, et d'une augmentation des personnes qui télétravaillent deux à trois jours par semaine. La STIB a-t-elle étudié la possibilité d'assouplir certains abonnements afin de proposer aux Bruxellois une formule limitée aux jours où ils se rendent au travail ? Si ce n'est pas le cas, ne serait-il pas intéressant de réaliser une telle étude ?

1211 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Alle trends zijn nog niet definitief, maar neem van mij aan dat de MIVB wel degelijk flexibelere abonnementsformules onderzoekt. Zo is er de interessante 100-rittenkaart, maar de verschillende operatoren zijn op zoek naar nog andere formules. Daarbij kijken ze ook naar formules uit het buitenland.*

De energiecrisis zou er weleens toe kunnen leiden dat werknemers minder vaak thuis werken. Ook daar moet de MIVB rekening mee houden.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- D'après les partenaires économiques, il est trop tôt pour connaître la tendance définitive, mais il va de soi que la STIB a déjà testé d'autres formules d'abonnement face aux nombreux non-renouvellements d'abonnements.

La carte 100 voyages a ainsi été mise sur pied. Valable plusieurs mois, elle offre davantage de flexibilité à travers 100 déplacements sur une période donnée. C'est une des options, sans être l'unique. Les différents opérateurs de transports en commun se concertent pour envisager les nouvelles formules à inventer. La STIB entretient également de nombreux contacts internationaux et travaille sur cet enjeu pour trouver la réponse la plus adaptée.

Je rappelle qu'actuellement, un mouvement inverse pourrait s'opérer en raison de la crise énergétique. Ce sont des tendances sur lesquelles se penche actuellement la STIB.

1211 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Mijn fractie vraagt dat u zou anticiperen en u een studie laat uitvoeren over de gebruikers en het succes van de 100-rittenkaart, maar evengoed over een flexibel abonnement voor enkele dagen per week.*

- Het incident is gesloten.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le groupe MR est une force de proposition. Nous vous demandons donc d'anticiper et de réaliser une étude permettant non seulement d'évaluer la mesure de la carte 100 voyages, notamment le profil de ses utilisateurs et son taux de réussite, mais aussi d'évaluer l'opportunité d'une formule d'abonnement sur deux ou trois jours par semaine sur le réseau de la STIB.

- L'incident est clos.

1217 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

1217 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1217 **betreffende "de heraanleg van de Keizer Karellaan".**

1219 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- De Keizer Karellaan is de grootste invalsweg naar het centrum van het gewest. Op het spitsuur passeren er soms wel 40.000 wagens. Het is dan ook een van de zwaarst vervuilde verkeersaders van het gewest.*

De heraanleg van de Keizer Karellaan omvat meerdere doelstellingen:

- de openbare ruimte aangenamer maken voor voetgangers en fietsers;

- het binnenkomend verkeer in goede banen leiden;

- het gebruik van het openbaar vervoer bevorderen;

- de bodem beter doorlaatbaar maken zodat die meer regenwater kan absorberen.

Tegen het advies van de gemeente Ganshoren werd er alvast een fietspad aangelegd. Volgens buurtbewoners en handelaars wordt dat echter zeer zelden gebruikt, onder meer door de luchtvervuiling en de vele dubbelparkeerders. Door de versmalling van de twee rijstroken verplaatst het doorgaand verkeer zich bovendien naar de aangrenzende straten.

1221 *In een document van Brussel Mobiliteit wordt melding gemaakt van dynamische microsimulaties om de effecten van de verschillende scenario's op het auto- en busverkeer objectief in kaart te brengen. Wat zijn de conclusies van die simulaties?*

Welke scenario's werden er bestudeerd? Hebt u die meegedeeld aan de gemeente Ganshoren? Welk scenario heeft uw voorkeur?

Hoe wilt u het fietspad veiliger en aantrekkelijker maken?

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

concernant "le réaménagement de l'avenue Charles-Quint".

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- L'accessibilité de Bruxelles est un enjeu fondamental pour son attractivité. À ce titre, les multiples entrées de ville qui drainent quotidiennement les automobilistes sont comme les artères qui alimentent le cœur de notre Région. L'avenue Charles-Quint est la plus grande de ces artères, les derniers comptages recensant quelque 40.000 véhicules en heure de pointe à hauteur de la Basilique.

Pourtant, sur cet axe parmi les plus pollués de Bruxelles vivent quelque 3.000 habitants sur les 25.000 que compte la commune de Ganshoren. À ce titre, le réaménagement de l'avenue Charles-Quint est un dossier que je suis avec beaucoup d'intérêt. Celui-ci poursuit plusieurs objectifs :

- rendre l'espace public plus agréable pour les piétons : verduriser l'avenue, aménager des trottoirs plus accueillants et des pistes cyclables plus sécurisées, recréer du lien entre les deux rives de l'avenue en facilitant les traversées au niveau des carrefours ;

- maîtriser le trafic entrant en requalifiant la structure paysagère de l'avenue et marquer l'entrée de ville ;

- favoriser les transports publics en améliorant leurs performances et leur confort ;

- améliorer la perméabilisation des sols en maximisant l'espace végétal pour favoriser l'infiltration des eaux de pluie.

Des premiers aménagements ont été réalisés, notamment le rétrécissement de certaines parties de l'avenue pour y installer une piste cyclable, contre l'avis de la commune. De l'aveu des habitants et commerçants du quartier, cette piste cyclable est très peu utilisée, principalement en raison du cadre peu agréable, de la pollution et du nombre de véhicules stationnés en double file. Le rétrécissement des deux bandes de circulation provoque, quant à lui, un report délétère du trafic de transit sur les rues adjacentes, notamment l'avenue Marie de Hongrie, qui avait pourtant été aménagée pour éloigner ce trafic de transit.

Je m'interroge d'ailleurs sur la possibilité de réduire à une bande de circulation une avenue qui est pourtant classée comme auto plus et TP plus.

Le document de Bruxelles Mobilité intitulé "Réaménagement de l'avenue Charles-Quint, options et grandes lignes du projet" mentionnait la réalisation de microsimulations dynamiques du trafic afin d'objectiver les incidences des options sur le trafic automobile et sur les performances des lignes de bus, d'orienter les choix des options et d'aider au calibrage fonctionnel des

De gemeente Ganshoren wil twee rijstroken in elke rijrichting behouden, alsook een parkeerstrook aan elke kant. Het fietspad zou dan in het midden van de laan komen. Gaat u in op dat verzoek?

De bevolking werd geraadpleegd aan de hand van een enquête. Waarom werd daarin niet verwezen naar de mogelijkheid om de Annie Cordytunnel te verlengen? Daar valt immers veel voor te zeggen en de bevolking en de gemeente Ganshoren zijn vragende partij. Wat is uw standpunt?

Hoe verklaart u dat een laan van het autonetwerk plus werd versmald, terwijl dat netwerk net is bedoeld om het meeste autoverkeer te verwerken?

Werden er tellingen uitgevoerd op het nieuwe fietspad?

Hebt u de mogelijkheid bestudeerd om moduleerbare rijstroken aan te leggen?

Hoe wilt u de Keizer Karellaan vergroenen?

1223 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- In het kader van de verkennende studies werden er inderdaad dynamische microsimulaties uitgevoerd. Daarbij werden scenario's uitgetest met twee rijstroken in elke rijrichting. De uitdaging bestaat erin om ook nog plaats te maken voor groen, een veilig fietspad, een busstrook en aangename voetpaden.*

De verkeerssimulaties werden uitgevoerd door Stratec. Daarbij bleek al snel dat het moeilijk is om de capaciteit van het autoverkeer te behouden als er ook in een busstrook wordt voorzien. De optie om een busstrook ook open te stellen voor carpoolers, blijkt dan weer zeer moeilijk uitvoerbaar en controleerbaar.

voiries. Quelles sont les conclusions de ces microsimulations dynamiques ?

Quels sont les scénarios étudiés ? Les avez-vous communiqués à la commune de Ganshoren et quel est celui qui retient votre préférence ?

Comment comptez-vous sécuriser et rendre plus attractive la piste cyclable ?

La commune de Ganshoren s'est clairement prononcée pour le maintien de deux fois deux bandes de circulation, dont l'une serait destinée aux automobiles et l'autre aux transports en commun et au covoiturage, plus une bande de stationnement de chaque côté, en réduisant la bande centrale pour inclure une piste cyclable sécurisée. Obtiendra-t-elle satisfaction ?

Pourquoi la consultation citoyenne, réalisée par le biais d'une enquête diffusée sur les réseaux sociaux et invitant les habitants à donner leur avis, ne mentionnait-elle pas l'extension du tunnel pour couvrir l'avenue, ce qui réduirait la pollution, le bruit, la congestion et permettrait de récupérer de l'espace public ?

Cette demande est pourtant revenue de manière systématique chez les habitants, qui arguent également que ce serait l'occasion d'envisager l'extension du métro jusqu'à Grand-Bigard. La commune de Ganshoren est demandeuse et c'était déjà une proposition de votre prédécesseur. L'avez-vous étudiée et quelle est votre position à ce sujet ?

Comment expliquez-vous qu'un rétrécissement ait été effectué sur un axe auto plus, destiné à drainer la majorité du trafic ?

Des comptages cyclistes ont-ils été effectués sur la piste cyclable installée et quels en sont les enseignements ?

Avez-vous étudié la possibilité de mettre en place des voies modulables de circulation ? Si non, pourquoi ?

Quelle est votre vision en matière de végétalisation de l'avenue dans le cadre de ce réaménagement ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- En ce qui concerne les microsimulations dynamiques de trafic, les expertises effectuées sont des études exploratoires, dont l'objectif est d'orienter le développement de projet en bonne connaissance de ce qui est envisageable comme calibrage de la voirie. Dans le cadre de ces études exploratoires, nous avons testé des scénarios configurés sur une voirie à deux fois deux bandes. Rappelons que, sur cet axe, à l'enjeu de végétalisation s'ajoute celui de créer une piste cyclable sécurisée et des trottoirs agréables. C'est, de plus, un axe emprunté par les bus.

La modélisation dynamique du trafic a été réalisée par le bureau Stratec. Une première phase d'étude a permis d'écarter certains scénarios ayant un trop grand impact sur la capacité automobile, mais elle a également mis en exergue la grande difficulté de concilier le maintien de la capacité de trafic automobile avec la

Er werden aanvullende studies uitgevoerd, onder meer naar aanleiding van de conclusies van de openbare raadpleging. Deelnemers vroegen vooral om een vlottere doorstroming van het autoverkeer. Er werd ook een nieuw scenario uitgewerkt zonder afzonderlijke busstrook, maar met een reorganisatie van bepaalde kruispunten en beter afgestemde verkeerslichten.

Alle opties en scenario's worden dus bestudeerd.

1225 *Gezien het belang van de Keizer Karellaan als verkeersader en de omvang van de mogelijke impact, hebben we beslist om een mobiliteitsstudie te laten uitvoeren waarin het project in een ruimere context wordt onderzocht, rekening houdend met de gevolgen voor het hele noordwesten van Brussel. Die overheidsopdracht werd eind juni gegund aan Tractebel in samenwerking met adviesbureau Arter.*

De gemeenten Ganshoren en Sint-Agatha-Berchem worden betrokken bij de verschillende ontwikkelingsfasen van het project. Zo kwam het begeleidingscomité al meermaals bijeen. Op de volgende vergadering in september zullen ze onder meer kennis kunnen nemen van de resultaten van de aanvullende studies.

Voorts is een verlenging van de Annie Cordytunnel en de metro onrealistisch op korte termijn. Zo'n ingreep zou niet alleen enorm veel geld kosten, maar ook extreem lang duren. Het doel van de heraanleg van de Keizer Karellaan bestaat erin om bovengronds en op redelijk korte termijn het evenwicht te herstellen tussen de verschillende weggebruikers, de doorstroming te verbeteren en de vervuiling terug te dringen. De bovengrondse heraanleg verhindert niet dat er later eventueel toch een tunnel gegraven wordt of een metro- of tramlijn wordt aangelegd.

réservation de bandes bus. L’option d’un partage de la bande bus avec du covoiturage permet de maintenir la capacité de trafic automobile, mais s’avère extrêmement complexe à mettre en œuvre et à rendre lisible, applicable et contrôlable dans le contexte urbain de l’axe Charles-Quint.

Des études complémentaires ont été menées à l’aide des outils de microsimulations dynamiques de trafic, notamment pour donner suite aux conclusions de la consultation publique organisée autour de ce projet. La fluidification du trafic automobile y est apparue comme l’une des préoccupations des participants. Un nouveau scénario a été développé, dans lequel les bus ne bénéficient plus de bandes réservées, mais dans lequel la fluidité du trafic sur l’axe et la performance des lignes de bus sont assurées grâce à une restructuration de certains carrefours et à une gestion des feux coordonnée et régulatrice des flux d’accès.

Les différents scénarios sont étudiés pour ne négliger aucune option. À ce stade du développement du projet, aucun scénario n’est arrêté mais nous disposons désormais d’une base d’études de trafic bien étayée pour l’axe Charles-Quint.

Nous avons pris la décision de lancer un marché d’étude de mobilité afin de considérer le projet dans un cadre plus large, à l’échelle du nord-ouest de Bruxelles, compte tenu des éléments suivants :

- l’importance de cet axe d’accès à la Petite ceinture, de la liaison automobile entre le réseau autoroutier et le centre-ville ;

- les implications potentielles du projet de la Région flamande de restructurer les accès au ring de Bruxelles ;

- la nécessité d’éviter le trafic de transit dans les quartiers voisins ;

- les autres projets de la Région réduisant certains axes de pénétration.

Le marché public d’étude et d’assistance au développement de projet a été attribué fin juin au bureau Tractebel, associé au bureau Arter.

Les communes de Ganshoren et Berchem-Sainte-Agathe sont évidemment informées et associées aux démarches de développement du projet. Plusieurs réunions du comité d’accompagnement se sont déjà tenues. Le prochain comité va être organisé dans le courant du mois de septembre pour leur communiquer les résultats des études complémentaires de microsimulations et pour le démarrage de l’étude plus large confiée à Tractebel.

Le projet devrait intégrer des pistes cyclables surélevées et séparées de la chaussée, ainsi que des trottoirs agréables et sécurisés.

Au sujet de la consultation citoyenne, l'extension du tunnel routier de la Petite ceinture sous l’avenue Charles-Quint, de

même que l'extension du métro, sont des pistes peu réalistes en raison des budgets colossaux et des délais d'exécution énormes qu'elles impliquent. Elles ne font donc pas partie des scénarios envisagés à court terme.

Le projet de réaménagement actuel a pour but de rééquilibrer l'espace public en surface pour les modes actifs, de le rendre plus qualitatif pour les riverains et de fluidifier le trafic, et ce, avec des budgets réalistes et dans un avenir proche. Les riverains souffrent actuellement du trafic et de la pollution, des problèmes qu'entend précisément résoudre ce projet.

L'aménagement en surface n'empêche en rien un éventuel projet ultérieur de métro creusé par un tunnelier, et le tracé d'un éventuel métro ne se situerait pas forcément en-dessous de l'avenue. D'autres options sont envisageables, comme une tramification.

1227 *Er komen waarschijnlijk bomenrijen aan weerszijden van de Keizer Karellaan, met aanzienlijk veel ruimte voor beplanting. Dat maakt een betere insijpeling van neerslagwater mogelijk. De definitieve keuze staat echter nog niet vast en zal nog onderzocht worden.*

Au sujet de la végétalisation, le projet devrait comporter principalement deux alignements d'arbres de première grandeur disposés de part et d'autre de la voirie et dotés de larges parterres plantés. Cela permettrait d'augmenter fortement la végétalisation de cet axe, tout en assurant une percolation accrue des eaux de surface.

Rien n'étant figé à ce stade, l'étude sur cet élément doit encore commencer. En tout état de cause, la végétalisation de cet axe est un élément incontournable pour rendre la ville plus résiliente et améliorer la qualité de vie des riverains.

1229 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- De bevolking werd uitvoerig geraadpleegd over dit dossier. De conclusie was duidelijk: de burgers willen dat de tunnel wordt doorgetrokken. Daarmee moet rekening gehouden worden, net als met het standpunt van de betrokken gemeenten en de technische en financiële beperkingen.*

De politiek moet alle middelen inzetten waarover ze beschikt om een optimale verdeling tussen de weggebruikers te garanderen op die belangrijke invalsweg. Nieuwe technologie kan daartoe bijdragen.

Ik roep u op om de mogelijkheid van moduleerbare rijstroken grondig te bestuderen.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Dans ce dossier, la population a été énormément consultée. Une grande partie des habitants des trois communes concernées (Ganshoren, en premier lieu, et les deux communes limitrophes), mais aussi d'autres Bruxellois et les navetteurs, ont réclamé un tunnel. Il faut tenir compte de cette demande d'un tunnel et d'un métro jusqu'à Grand-Bigard, les communes ayant aussi donné leur point de vue.

Nous comprenons la réalité de terrain, les difficultés techniques et financières. Cela étant, la volonté politique doit utiliser tous les moyens à sa disposition pour garantir le meilleur partage de cette voirie magistrale. Les nouvelles technologies peuvent contribuer à un partage de voirie plus efficace et sûr pour tous les modes de transport, y compris les piétons et les cyclistes.

Je vous invite à creuser la question sous un angle modulable, permettant à la fois une piste cyclable, des voiries offrant un flux suffisant pour les voitures, une bande pour les nombreux bus en circulation sur cette artère et le covoiturage. Une réflexion approfondie doit être menée en ce sens, afin que chacun y trouve son compte sur les plans de la qualité de vie et de la mobilité à Bruxelles.

1231 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Er worden wel degelijk ook scenario's onderzocht met*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- S'agissant des voies modulables, une modulation horaire des restrictions d'usage des bandes de circulation au profit du covoiturage et des bandes bus

moduleerbare rijstroken, maar daar zijn ook nadelen en risico's aan verbonden.

fait partie des options et variantes du projet étudiées et qu'il est prévu de tester.

Des voies de circulation modulables ou réversibles engendreraient toutefois des modifications régulières de la capacité et des signalisations, qui impliqueraient des perturbations dans les flux et dans les habitudes des usagers, ayant pour conséquence une réadaptation continue pouvant accentuer la congestion après chaque modification.

En outre, l'utilisation d'obstacles physiques pour délimiter les voiries limite l'accès à d'autres usages, tels que les emplacements de parking.

Nous devons tenir compte des craintes émises par Bruxelles Mobilité au sujet de ces différentes variantes.

1231 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Er zijn nochtans meerdere Europese steden waar ze wel optimaal functioneren. Ik hoop dat u die voorbeelden zult bekijken.*

- Het incident is gesloten.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je vous invite à examiner les exemples de voies modulables mises en œuvre dans les pays étrangers, où celles-ci fonctionnent de manière optimale. Je vous communiquerai la liste de tous les lieux et entrées de villes concernés, aux États-Unis, mais aussi en Europe, où des villes comparables à Bruxelles ont adopté ce système.

- L'incident est clos.

1237

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

1237 **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,

1237 **betreffende "het fietspad in de Wetstraat".**

concernant "la piste cyclable rue de la Loi".

1239 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- De MR is voorstander van de aanleg van veilige fietspaden, zodat het fietsgebruik toeneemt. Daarbij moeten alle weggebruikers zich echter wel vlot kunnen blijven verplaatsen.*

Tijdens de coronacrisis liet u tijdelijke fietspaden aanleggen, die met betonblokken van het autoverkeer waren gescheiden.

In de Wetstraat vormde u een rijstrook om tot tijdelijk fietspad. Aan de andere kant van de weg loopt het fietspad er over het voetpad. De Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) kaartte van bij het begin de veiligheidsproblemen aan die die aanleg veroorzaakte, zoals conflicten met het verkeer uit de zijstraten of tussen fietsers en voetgangers.

Het ging echter maar om een test, die tot mei 2022 zou lopen. Daarna zou u een vergunning aanvragen voor een definitieve oplossing in de Wetstraat. Uw voorkeur ging daarvoor uit naar fietspaden aan beide zijden van de weg, die gescheiden zijn van het voetpad en de rijweg.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous soutenons avec vigueur le développement de l'usage du vélo à Bruxelles, qui passe par l'installation de pistes cyclables sécurisées. Encore faut-il faire les choix les plus judicieux en matière d'aménagements pour assurer la fluidité de tous les usagers.

Durant l'épidémie de Covid-19 vous avez entrepris de réaliser une série de coronapistes, soit des pistes cyclables temporaires érigées dans le contexte de la crise sanitaire, sécurisées pour la plupart par des blocs de béton.

Sur la rue de la Loi, l'un des axes majeurs dits auto plus dans le plan Good Move, vous avez pris la décision de fermer une bande de circulation destinée aux voitures afin d'y installer une piste cyclable temporaire. Celle qui se trouve du côté gauche de la rue lorsqu'on la remonte est bidirectionnelle, l'autre, unidirectionnelle, est située de l'autre côté de l'artère, sur le trottoir.

Déjà à l'époque, le Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) s'étonnait du choix de ces aménagements, qui créaient des problèmes de sécurité : d'une part, des conflits avec

les rues perpendiculaires du côté gauche - l'association aurait plutôt privilégié le côté droit -, et de l'autre, des conflits potentiels entre cyclistes et piétons du côté droit, où tous deux empruntent le trottoir.

Le Gracq prenait en revanche en exemple la piste cyclable rue de la Loi sise de l'autre côté de la Petite ceinture, créée à l'initiative de la Ville de Bruxelles. Celle-ci, de couleur ocre, était saluée par l'association comme un bel exemple, car les vélos ne circulaient pas au niveau du trottoir et une zone tampon existait entre la piste cyclable et le trafic automobile.

Heureusement, cette piste cyclable temporaire n'avait pas vocation à être définitive. Le test était alors prévu jusqu'en mai 2022, après quoi, la piste devait faire l'objet d'un permis d'urbanisme. Vous avez alors évalué différents scénarios, dont l'un semblait avoir votre préférence : celui de deux pistes cyclables séparées des piétons et des voitures. Ce scénario, s'il était confirmé, reviendrait donc à pérenniser la rupture entre les deux pistes des deux côtés de la Petite ceinture.

1241 *Welke conclusies trok u uit de test? Welke scenario's bestudeerde u? Welke keuze maakte u voor de definitieve aanleg? Diende u al een vergunningsaanvraag in? Wanneer starten de werkzaamheden?*

Overlegde u met de stad Brussel over een gelijkvormig fietspad in de hele Wetstraat?

Vonden er tellingen van het aantal fietsers plaat voor en na de aanleg van het fietspad op de rijstrook en in vergelijking met het fietspad op het voetpad? Wat leverde dat op? Werden de gemotoriseerde voertuigen voor en na geteld? Met welke resultaten?

Heeft een automobilist tegenwoordig gemiddeld meer of minder tijd nodig om via de Jubelparktunnel tot Kunst-Wet te rijden dan voor de aanleg van het fietspad?

Welke beslissing nam u in verband met de test op de Belliardstraat, waar een rijstrook zou worden geschrapt om een tijdelijk fietspad in te richten? Dat is immers nabij de Wetstraat.

Quelles ont été les conclusions du test réalisé jusqu'en mai 2022 ? Quels sont les différents scénarios que vous avez étudiés et comment ? Quelle est la solution retenue quant au choix du réaménagement définitif ? Une demande de permis a-t-elle déjà été déposée ? Quand commenceront les travaux ?

Avez-vous pris langue avec la Ville de Bruxelles pour aboutir à une formule qui soit uniforme tout au long de la rue ?

Des comptages cyclistes ont-ils été réalisés avant et après l'installation de la piste cyclable du côté gauche par rapport à la piste cyclable du côté droit ? Quels en sont les enseignements ? Des comptages des véhicules motorisés ont-ils été réalisés avant et après l'installation de la piste cyclable du côté gauche ? Quels en sont les enseignements ?

Comment a évolué le temps de parcours entre l'entrée du tunnel Cinquantenaire et le carrefour Arts-Loi avant l'installation de la piste cyclable, avant et pendant le confinement, en heure creuse, en heure de pointe, en heure du soir après 18 heures et le week-end ? Il semblerait en effet que de nouveaux embouteillages se soient créés au fil du temps.

Qu'avez-vous décidé quant au test sur la rue Belliard, destiné à supprimer une bande de circulation et à créer une piste cyclable temporaire ? Il est situé à proximité du nouvel aménagement, mais nous aurons l'occasion d'y revenir.

Parmi les nombreux aménagements, certains ont été reportés ou sont soumis à l'enquête publique. Pour d'autres, comme celui de la rue de la Loi, nous aimerions avoir quelques précisions pour comprendre l'orientation de votre travail.

1243 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Heel veel fietsers en voetgangers verplaatsen zich via de Wetstraat. Doordat ze er te weinig plaats hebben, ontstaan er echter regelmatig conflicten tussen weggebruikers. Door het lawaai en*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La rue de la Loi est l'un des axes les plus empruntés par les cyclistes de la Région. La fréquentation piétonne y est également très importante.

de slechte luchtkwaliteit is het bovendien geen aangename straat om door te wandelen.

Ik streef naar een ontwerp waarbij de voet- en fietspaden aanzienlijk worden verbreed en er ruimte komt voor groen. In het kader van de werken op de Kleine Ring en het verkeersluw maken van de Vijfhoek, kanten de betrokken instanties zich momenteel echter tegen ingrijpende wijzigingen in de Wetstraat. Daarom blijft de huidige situatie behouden, maar dat sluit een meer ingrijpende herinrichting in de toekomst niet uit.

Uit de test blijkt dat zowel fietsers als voetgangers baat hebben bij het fietspad. Autobestuurders doen bovendien niet veel langer over het traject tussen het Jubelpark en Kunst-Wet.

Er zijn drie scenario's voor een eenrichtingsfietspad voorgesteld binnen het begeleidingscomité. De keuze zal hoogstwaarschijnlijk vallen op een van het autoverkeer en het voetpad gescheiden fietspad met twee rijrichtingen. Het belangrijkste doel is ongevallen zo veel mogelijk voorkomen. Het plan moet bovendien snel uitvoerbaar zijn, terwijl toekomstige aanpassingen mogelijk blijven.

1245 *Eind dit jaar zal er een stedenbouwkundige vergunning worden aangevraagd. Als alles goed gaat, kunnen de werken in 2024 starten.*

Le manque d’espace pour les piétons et les cyclistes crée de nombreux conflits entre usagers.

Le manque d’espaces végétalisés renforce par ailleurs l’effet canyon, et donc le bruit et la mauvaise qualité de l’air de la rue. Il n'est actuellement pas possible de s’y promener agréablement.

Nous voulons porter un projet qui augmente significativement la largeur des trottoirs et des pistes cyclables, et qui intègre des espaces de plantation. Néanmoins, dans le contexte du chantier sur la Petite ceinture et de la mise en œuvre de la maille Pentagone, nos différents partenaires s'opposent actuellement à un changement significatif sur cet axe.

Ainsi, le scénario envisagé aujourd’hui est la pérennisation de la situation actuelle, tout en l’améliorant autant que possible, sans toucher au nombre de bandes automobiles, mais sans exclure la possibilité d'un aménagement plus important à l'avenir.

En ce qui concerne les conclusions du test, nous observons que l'impact de la piste cyclable est clairement positif pour les cyclistes et les piétons. Nous constatons aussi que les temps de parcours pour les automobilistes n’ont que très peu évolué à la hausse sur le tronçon entre le Cinquantenaire et le carrefour Arts-Loi.

Différents scénarios ont été étudiés et présentés aux communes et acteurs des comités d’accompagnement. Ceux-ci varient notamment sur le plan du positionnement (niveaux des trottoirs, type de séparation avec le trafic), ou encore du type de piste cyclable (unidirectionnel, bidirectionnel).

Trois scénarios de pistes cyclables unidirectionnelles ont été présentés en comité d'accompagnement :

- pistes cyclables unidirectionnelles de chaque côté au même niveau que la chaussée ;

- piste cyclable unidirectionnelle au même niveau que le trottoir côté sud en lieu et place d’une bande de circulation ;

- pistes cyclables unidirectionnelles des deux côtés au même niveau que le trottoir, le trottoir sud étant ici plus large que le trottoir nord.

La solution qui sera probablement retenue comprend une piste cyclable bidirectionnelle séparée du trafic et des piétons. Cette solution vise à pérenniser et à améliorer la situation actuelle. Le but est de se prémunir au maximum de potentiels accidents, notamment pour les tourne-à-gauche des voitures qui sont actuellement problématiques, et de faciliter une mise en œuvre à court terme, au moyen de travaux de courte durée, tout en permettant des adaptations à l'avenir.

La demande de permis d’urbanisme sera déposée à la fin de cette année. Sous réserve du temps de procédure d’instruction

Gemotoriseerde voertuigen doen tegenwoordig één tot twee minuten langer over hun traject in de Wetstraat. De doorstromingstijden die tijdens de lockdowns werden gemeten, zijn niet relevant, aangezien destijds slechts een beperkt aantal verplaatsingen toegelaten was.

Over een korte afstand hebben uiteenlopende factoren een invloed op de doorstromingstijd, waaronder verkeerslichten. Ook de verkeersdrukte op de Kleine Ring zal een invloed hebben op de doorstroming van het verkeer in de Wetstraat.

Het aantal fietsers in de Wetstraat is sterk toegenomen: in juni 2021 werden er 68.000 geteld, een jaar later waren het er meer dan 110.000. Dat is een stijging met meer dan 60%.

1247 *Momenteel is het wel mogelijk om de testopstelling voorlopig te behouden. De betrokken instanties zijn echter niet bereid om mee te gaan in een scenario waarbij het aantal rijstroken wordt beperkt. We moeten wel nagaan of dat in de toekomst aangewezen is om van de Wetstraat en de Belliardstraat een aangenamere omgeving voor voetgangers en fietsers te maken.*

1249 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Van de verschillende oplossingen krijgt een tweerichtingsfietspad,*

du dossier auprès d'urban.brussels, les travaux pourraient commencer en 2024.

Au niveau des temps de parcours des véhicules motorisés, donnée essentielle pour vérifier l'impact des mesures, une légère augmentation a été constatée.

Durant la crise liée à la pandémie de Covid-19, différents confinements ont eu lieu, induisant divers degrés de liberté de circulation avec un impact direct sur le nombre de véhicules en circulation. L'analyse des temps de parcours durant ces périodes est donc peu pertinente.

Sur une si petite distance, les temps de parcours sont fortement influencés par divers facteurs, dont les feux rouges. La demande en surface de la Petite ceinture aura aussi un impact direct sur le temps de parcours des véhicules circulant sur l'axe de la rue de la Loi.

Sur la base des données TomTom récoltées les mardis et jeudis de mars 2019 et 2022, les temps de parcours auraient en moyenne augmenté d'une minute aux heures de pointe du matin et de deux minutes aux heures de pointe du soir.

Quant au nombre de voitures ayant emprunté le tunnel du Cinquantenaire, en 2019, le pic atteignait presque 2.500 voitures par heure à l'heure de pointe du matin, pic qui retombait à 1.600 voitures par heure à l'heure de pointe du matin en 2020.

Un comptage des cyclistes indique une forte augmentation de vélos dans la rue de la Loi : on parle d'un peu plus de 68.000 cyclistes en juin 2021. Un an plus tard, on dépasse les 110.000 cyclistes au même endroit. Cela équivaut à plus de 60 % d'augmentation. Un autre comptage résulte pour sa part en une différence de 70 %.

Je rappelle qu'il faudra évaluer cela à l'aune de la reprise du travail, d'un éventuel regain de l'épidémie du Covid-19 et d'éventuelles évolutions sociétales à venir.

Nous pouvons actuellement pérenniser les phases de test mises en place, mais au vu des travaux dans le tunnel Trône et de la mise en œuvre de la maille Pentagone, nos partenaires ne manifestent pas actuellement la volonté de poursuivre une procédure qui réduirait le nombre de bandes de circulation.

Toutefois, pour obtenir des trottoirs agréables, des pistes cyclables adaptées au nombre de cyclistes qui les empruntent et un environnement verdurisé, il faudra examiner s'il est plus opportun de prévoir à l'avenir trois bandes au lieu de quatre sur cet axe, de même que sur l'axe Belliard.

Il est nécessaire de continuer à avancer afin d'améliorer la situation pour tous les modes de déplacement sur ces deux axes.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Différents scénarios intéressants sont donc proposés. Celui qui est privilégié

gelegen aan de linkerkant van de Wetstraat voor verkeer dat richting het stadscentrum gaat, uw voorkeur.

Hield u bij die keuze rekening met de mening van de fietsers? Vond er een onderzoek plaats? Kan de bevolking via een website geraadpleegd en geïnformeerd worden? Waarom bevraagt u niet alle gebruikers van de Wetstraat?

Ik vind het onbegrijpelijk dat u voor het volgens de Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens het meest problematische scenario kiest. U moet rekening houden met de gevolgen voor alle weggebruikers over de volledige verkeersas.

aujourd'hui concerne une piste cyclable bidirectionnelle en direction du centre-ville, du côté gauche.

Comment avez-vous pris en compte l'avis des cyclistes et de leurs associations pour ce choix ? Y a-t-il eu une enquête ? Existe-t-il un site web - comme dans le cadre du dossier du quartier de la place Sainctelette ou de la piste cyclable de la rue Belliard, très bien présentés sur le site de Bruxelles Mobilité - qui permette de consulter et d'informer la population ? Pourquoi ne pas entreprendre les mêmes démarches pour la rue de la Loi et demander l'avis de tous les usagers, quels qu'ils soient ?

Le Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens avait, par exemple, pointé un véritable problème de sécurité routière dans la zone. Je ne comprends pas pourquoi est privilégié le scénario qui semble poser le plus de problèmes.

Par ailleurs, toute la rue de la Loi, une artère qui participe au rayonnement de Bruxelles, est encombrée de blocs de béton depuis un bon moment. Pour trouver la meilleure formule qui tienne compte des comptages de tous les modes de déplacement, il faut disposer d'une vision qui prenne en compte les impacts en amont et en aval de la zone, qu'ils concernent les automobilistes ou les cyclistes.

Au-delà des comptages, il y a sans doute moyen d'obtenir des résultats plus fins concernant les flux. Le matin, les vélos y sont bloqués dans des embouteillages. Certes, le développement des déplacements à vélo est une bonne nouvelle, mais il convient d'en tenir compte pour les futurs aménagements de la Petite ceinture et au-delà.

1251 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Voor alle tijdens de coronacrisis aangelegde fietspaden is een online evaluatie beschikbaar. Gebruikers kunnen daarop reageren.*

Aangezien het aantal fietsers sterk is toegenomen, moeten zij meer ruimte krijgen. Die ingreep zal allicht nog meer fietsers aantrekken. Daar moeten we rekening mee houden.

Omdat een schrapping van rijstroken in de Wetstraat momenteel moeilijk ligt, heb ik beslist de huidige situatie voor te zetten. Het alternatief was het fietspad schrappen, wat weinigen wenselijk zullen vinden.

Ik heb een vergunning aangevraagd voor een elegantere oplossing dan de huidige betonblokken, die evenwel de mogelijkheid moet laten om in de toekomst verdere aanpassingen door te voeren.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour toutes les coronapistes, une évaluation est disponible en ligne et les usagers peuvent laisser une réaction.

Du point de vue des cyclistes, il y a un manque d'espace. Il faut élargir les aménagements existants, le nombre de cyclistes ayant explosé. En élargissant les pistes cyclables, je suis convaincue que le nombre de cyclistes qui empruntent la rue de la Loi augmentera encore. Pour réaliser cet élargissement, il faudra tenir compte du nombre et du mode de déplacements et poursuivre la réflexion.

Actuellement, passer de trois à deux bandes de circulation sur la rue de la Loi et de quatre à trois bandes sur l'avenue Belliard - ce qui sera indispensable pour pouvoir donner l'espace nécessaire à tous les modes actifs sur ces deux axes - est actuellement très difficile en raison des travaux sur la Petite ceinture et de la mise en œuvre de la maille Pentagone. En effet, tous les travaux réalisés sur la Petite ceinture ont un impact direct sur la rue de la Loi et la rue Belliard, et vice et versa. C'est la raison pour laquelle nos partenaires de la Ville de Bruxelles ont demandé d'attendre avant d'aller plus loin.

En attendant, il nous fallait pérenniser la situation actuelle. À défaut, il aurait fallu supprimer la piste cyclable existante, ce

qui constituerait un pas en arrière que personne - ou presque - ne souhaite.

Nous avons donc déposé une demande de permis pour un aménagement plus élégant que les blocs de béton actuels, afin d'améliorer la situation, tout en tenant compte du fait qu'un aménagement futur interviendra probablement pour ces deux axes. Je suis convaincue qu'il reste un vaste potentiel à exploiter.

1253 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- Ik begrijp niet waarom u niet meer rekening houdt met de mening van de fietsersverenigingen. Zij beweren dat uw voorkeursscenario meer gevaar inhoudt voor de weggebruikers.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je ne vois pas ce qui vous empêche de prendre davantage en compte l'avis des citoyens, en particulier des usagers de ces artères et des associations cyclistes, dans le cadre de futurs aménagements, alors que certains affirment que le scénario privilégié fait courir plus de risques aux usagers.

1253 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- De situatie wordt binnenkort licht aangepast en de weggebruikers kunnen wel degelijk hun mening geven. Als ik het advies van de fietsersverenigingen volg, zou ik nog rijstroken moeten schrappen, wat de MR onaanvaardbaar zou vinden.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Dans le cadre de la pérennisation, la situation actuelle sera quelque peu adaptée. Nous discutons de divers scénarios avec nos partenaires siégeant dans les conseils d'accompagnement. Les avis des usagers seront, par ailleurs, collectés. Si nous suivons aujourd'hui les avis des associations cyclistes, nous réduirons encore le nombre de bandes de circulation. Le MR ne serait pas non plus prêt à l'accepter, arguant qu'il faut d'abord absorber la mise en œuvre de la maille Pentagone. L'idée commune des divers scénarios à l'étude est de structurer la situation temporaire par la solution la plus sécurisée possible, par ailleurs plus élégante que des blocs de béton.

1253 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).- U staat open voor participatie. Dat is een goede zaak.*

- Het incident is gesloten.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Tout comme vous l'avez fait pour le quartier de la place Sainctelette, vous allez donc, sur le site de Bruxelles Mobilité, permettre la participation citoyenne. C'est formidable.

- L'incident est clos.

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

1263

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

1263 **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,

1263 **betreffende "de controle op het wildparkeren van steps".**

concernant "le contrôle du stationnement sauvage des trottinettes".

1263 **Mevrouw de voorzitter.-** De mondelinge vraag wordt door de heer David Weytsman voorgelezen.

Mme la présidente.- La question orale est lue par M. David Weytsman.

1265 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).- De strijd tegen het wildparkeren van nieuwsoortige deelvoertuigen zoals steps is van groot belang voor de toegankelijkheid van de openbare ruimte, vooral voor personen met een beperkte mobiliteit. Tijdens de bespreking van de nieuwe ordonnantie van 11*

M. David Weytsman (MR).- Le 11 mars 2022, l'ordonnance modifiant l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile était enfin votée en séance plénière,

maart 2022 pleitte de MR-fractie voor een eenvormig systeem van dropzones, maar de meerderheid koos voor drie soorten gereglementeerde zones: vrije zones, verboden zones en zones waar parkeren enkel toegelaten is in afgebakende dropzones. Er wordt voorzien in boetes tot 400 euro.

Het gewest moet de aanleg van dropzones op gewestwegen aansturen en een gids opstellen voor Brussel Mobiliteit. Het moet ook het gebruik van de verschillende parkeerzones nauwlettend controleren in samenwerking met de gemeenten.

à l'initiative, malheureusement pas du gouvernement, mais du parlement.

Nous avons eu de nombreux échanges en commission auparavant pour débattre de la meilleure manière d'encadrer le stationnement des nouveaux véhicules partagés disponibles en flotte libre partout sur le territoire bruxellois.

Vous vous souviendrez que le groupe MR plaidait pour un seul système de zone de dépôt dans toute la Région bruxelloise, mais la majorité a fait le choix d'un système à trois zones réglementées : les zones où le stationnement est permis partout, les zones où le stationnement est strictement interdit et les zones où le stationnement n'est autorisé qu'au sein des zones de dépôt.

En cas d'infraction, de nuisance ou de danger pour les autres usagers, l'opérateur peut recevoir une amende immédiate comprise entre 20 et 400 euros.

Il est important de rappeler que la question du stationnement sauvage des véhicules partagés est un enjeu fondamental pour l'accessibilité de toutes et tous, en particulier les personnes à mobilité réduite, à l'espace public.

Il faut aussi mentionner que la Région assure désormais le contrôle strict du cadre qu'elle a déterminé et des instruments qu'elle a mis sur pied. Qu'il s'agisse d'une politique proactive de déploiement des zones de dépôt sur les voiries régionales ou de l'établissement d'un guide pour leur aménagement par Bruxelles Mobilité, la Région doit montrer l'exemple. Elle doit également contrôler le respect de ces emplacements et collaborer de manière proactive avec les communes pour qu'elles le fassent sur leur territoire.

1267 *Hoe zit het met de samenwerking met de gemeenten om die dropzones af te bakenen?*

Hoe zorgt u ervoor dat de gemeenten die zones op een eenvormige manier aanleggen? U dringt daar in een schrijven op aan, maar wanneer worden de uitvoeringsbesluiten gepubliceerd die daarvoor moeten zorgen?

Brussel Mobiliteit is in zee gegaan met een ontwerpbureau om richtlijnen voor de aanleg uit te werken, alsook een toolkit voor wegbeheerders. Hoever staat het daarmee? Hoeveel heeft die opdracht gekost? Waarom hebben de gemeenten nog geen informatie ontvangen?

Hoeveel dropzones zijn er inmiddels op gewestwegen aangelegd? Zal op die wegen enkel met dropzones gewerkt worden of daarnaast ook nog met vrije en verboden zones?

Kunt u me een overzichtskaart bezorgen van de verschillende parkeerzones?

Comment et selon quel calendrier travaillez-vous avec les communes pour déterminer ces zones de dépôt et leur fournir les prescrits régionaux nécessaires à l'uniformisation de ces zones entre les voiries régionales et communales ? Dans le courrier adressé aux communes, il est mentionné : "Pour une gestion optimale par les opérateurs et pour une bonne compréhension par les usagers, il est crucial que les zones de dépôt soient déployées de manière cohérente et sur la base de principes de mise en œuvre homogènes sur l'ensemble du territoire régional bruxellois." Pourquoi ne pas avoir fait avancer les arrêtés permettant cette mise en œuvre homogène ?

Bruxelles Mobilité a accordé une mission à une agence de design pour l'élaboration des prescrits régionaux au moyen d'un guide d'aménagement des zones de dépôt. Quel a été le résultat de cette mission et quel montant a-t-il été accordé à cette agence ? L'objectif était la création d'une boîte à outils à l'intention des gestionnaires de voiries et d'espace public, qui définira les principes de base, ainsi que les paramètres à mettre en place pour le déploiement et la mise en œuvre intelligente du maillage des zones de dépôt. Pourquoi, à ce jour, les communes n'ont-elles toujours rien reçu ?

Hebt u de criteria al bepaald voor het bedrag van de boetes, die blijkbaar tussen 20 en 400 euro zullen variëren? Hoeveel boetes zijn er al uitgeschreven?

Is de app Fix My Street al uitgebreid met de mogelijkheid om melding te maken van wildparkeren?

Sur les voiries régionales, le régime des zones de dépôt a-t-il été ou sera-t-il intégralement adopté ? Ou bien le système des zones libres ou interdites est-il encore en vigueur ?

Pouvez-vous me communiquer une carte des différentes zones de stationnement prévues par la résolution sur le territoire régional ?

Combien de zones de dépôt sont-elles déjà installées selon ces prescrits sur les voiries régionales depuis l'entrée en vigueur de l'ordonnance ?

Les arrêtés d'exécution ont-ils tous été publiés ? Si non, quel est le calendrier de leur publication ? Comment et selon quels critères varie par exemple le montant de l'amende entre 20 et 400 euros ? Avez-vous déjà tranché cette question ?

L'application Fix My Street devait être étendue pour permettre de signaler le stationnement sauvage, cette possibilité existe-t-elle désormais ?

Combien d'amendes ont-elles déjà été dressées par des fonctionnaires régionaux depuis l'entrée en vigueur de l'ordonnance ?

1269 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- In 2020 heeft Brussel Mobiliteit al dropzones gerealiseerd. Om gestructureerder te werk te gaan heeft Brussel Mobiliteit een normenplan uitgewerkt voor de aanleg ervan, meer bepaald in de buurt van oversteekplaatsen voor voetgangers. Dat plan werd aan de gemeenten bezorgd met het oog op een eenvormige aanleg.*

Gemeenten kunnen subsidies krijgen voor die aanleg. Ze kunnen zich binnenkort richten tot een aankoopcentrale voor wegbeheerders, die in de steigers staat.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les trottinettes constituent un enjeu important car elles offrent un nouveau mode de déplacement, mais il faut en réduire l'encombrement, tant au niveau de la sécurité routière que du stationnement sur les trottoirs bruxellois.

S'agissant de la sécurité routière, des adaptations ont été apportées au Code de la route au niveau fédéral, interdisant notamment le déplacement à deux sur ces engins et abordant d'autres comportements à risque. Des actions de sensibilisation doivent encore être lancées et nous devons renforcer les contrôles en la matière.

Le stationnement est aussi un enjeu important. Le régime des zones de dépôt est le choix fait par le parlement en la matière. En 2020, plusieurs zones de dépôt ont été mises en œuvre par Bruxelles Mobilité, mais nous souhaitions travailler de manière plus structurelle. Pour cette raison, Bruxelles Mobilité a élaboré un plan de normes pour la mise en œuvre de stationnements vélos et de zones de dépôt en zone de stationnement en voirie en amont des traversées piétonnes, dans le cadre d'une démarche de mise aux normes de sécurité de ces traversées. De cette manière, des zones de dépôt sont et seront installées sur des axes régionaux.

Ce plan de normes a été partagé avec les dix-neuf communes afin qu'elles puissent, sur cette base, mettre en œuvre les zones de dépôt nécessaires et ainsi harmoniser les voiries.

De plus, Bruxelles Mobilité publiera un marché pour mettre sur pied une centrale d'achat qui sera accessible par tous les gestionnaires de voiries, communaux et régionaux, ainsi que par des gestionnaires d'autres espaces publics tels que Bruxelles Environnement ou la STIB. Cette centrale d'achat permettra une économie d'échelle et, grâce à cette attractivité, devrait

1271 *Het voorbeeldplan waar de gemeenten sinds enkele maanden over beschikken, wordt bijgewerkt met het oog op een snelle en minimalistische aanleg.*

Het ontwerpteam en de gemeenten hebben overleg gepleegd. In de loop van de herfst zullen de gemeenten een handleiding krijgen. Brussel Mobiliteit heeft trouwens in een brief aan de gemeenten tot samenwerking onder de twintig wegbeheerders opgeroepen. Bij die brief zaten voorbereidende documenten van het ontwerpbureau alsook verslagen van de workshops met gemeenten en operatoren.

De studie van het ontwerpbureau voor het opstellen van gewestelijke richtlijnen zal in oktober klaar zijn en kost 30.000 euro exclusief btw.

De uitwerking van de uitvoeringsbesluiten heeft moeten wachten op federale beslissingen. We moesten verschillende elementen van een harmonieus parkeerbeleid integreren. Nu dat klaar is, zal de regering de besluiten in de eerstkomende dagen of weken in eerste lezing bespreken.

faciliter le déploiement de zones de dépôt en Région de Bruxelles Capitale.

Des budgets sont donc d'ores et déjà prévus pour les installations communales. Les communes peuvent déjà y faire appel. Elles pourront par la suite également s'adresser à la centrale d'achat pour la mise en œuvre des zones de dépôt, si celle-ci s'avère trop difficile.

Au sujet des informations pour les zones de dépôt à installer par les communes, ces dernières disposent de plusieurs outils : comme je viens de le dire, la Région bruxelloise est prête à leur octroyer à cette fin un subside et un plan type a été mis à leur disposition il y a quelques mois. Ce plan est en train d'être rationalisé pour disposer d'une mise en œuvre minimaliste et rapide.

Des échanges ont aussi eu lieu entre l'équipe de design et les services communaux. Dans le courant de l'automne, un guide d'installation sera également mis à la disposition des communes afin de garantir un maximum d'homogénéité et de lisibilité par les utilisateurs.

Actuellement, une commune qui décide de mettre en œuvre des zones de dépôt ne nous informe pas systématiquement de ses démarches et/ou de la méthode de mise en œuvre. Bruxelles Mobilité a dès lors envoyé un courrier aux dix-neuf communes afin d'inciter les vingt gestionnaires de voirie à collaborer et garantir ainsi une cohérence.

Pour ce qui est de la mission confiée à une agence de design pour l'élaboration des prescrits régionaux, l'étude a démarré en mai 2022 pour une durée de six mois et s'achèvera en octobre de cette année. Le montant de l'offre retenue s'élève à près de 30.000 euros hors TVA.

En annexe du courrier adressé aux communes, les documents du diagnostic réalisé dans le cadre de l'étude ainsi que les rapports des ateliers organisés avec les communes et les opérateurs ont été transmis. Le design devrait être finalisé dans le courant du mois d'octobre.

Les arrêtés d'exécution n'ont pas encore été publiés. Au moment de l'adoption de l'ordonnance au niveau régional, les décisions en la matière n'avaient pas encore été prises au niveau fédéral. C'est chose faite entre-temps, ce qui nous a permis d'avancer. Par ailleurs, les nombreux échanges qui ont eu lieu visent à gérer plus harmonieusement ces éléments de stationnement à l'échelle de la Région.

Il reste à traduire ces éléments dans des arrêtés d'exécution. Les travaux préparatoires sont finis et ils seront proposés en première lecture au gouvernement dans les jours ou les semaines qui viennent. Comme il est d'usage, une concertation sera organisée entre la première et la deuxième lectures, afin de peaufiner au besoin certains points.

1273 *De parkeerregels zullen in het besluit gepreciseerd worden na bespreking tussen de twee lezingen in.*

Klachten kunnen al sinds enkele maanden via Fix My Street gemeld worden, maar moeten een hele procedure doorlopen voor ze bij de operatoren terechtkomen. Tegen dan zijn ze vaak achterhaald.

Wij hebben het Centrum voor Informatica voor het Brussels Gewest gevraagd de procedure te versnellen, zodat de klachten rechtstreeks bij de operatoren terechtkomen. We overleggen ook met de operatoren over de behandeling van die klachten. Dat alles zal in het najaar van 2022 uitmonden in een nieuwe versie van Fix My Street.

Concernant les redevances, une précision des règles de stationnement sera apportée dans l'arrêté et cet élément sera discuté entre les deux lectures. Les véhicules seront considérés comme gênants s'ils sont couchés ou s'ils empêchent le cheminement des usagers de la voie publique, c'est-à-dire s'ils sont stationnés sur les dalles podotactiles, les passages pour piétons, les passages à niveaux, les pistes cyclables, les marquages vélos et les accès aux transports publics. Une redevance variant en fonction du mode de déplacement sera demandée pour l'enlèvement ou le déplacement de l'engin.

Au sujet de l'application Fix My Street, la possibilité existe déjà depuis plusieurs mois, les sous-catégories de trottinettes - ainsi que les vélos et scooters - partagées ayant été créées dans la catégorie des véhicules abandonnés. Pour l'instant, la procédure Fix My Street fait transiter les plaintes par le gestionnaire de voirie. Elles sont ensuite coordonnées par l'équipe de contrôle des services de libre-service intégral de Bruxelles Mobilité. C'est en fin de parcours que les plaintes arrivent chez les opérateurs.

Dans cet intervalle, la plainte n'est souvent plus d'actualité, trop de temps étant perdu dans le back-office du système actuel de Fix My Street. C'est pourquoi nous avons demandé au Centre d'informatique pour la Région bruxelloise d'accélérer le transfert des plaintes directement vers les opérateurs. Des échanges avec les opérateurs sont également en cours pour améliorer l'efficacité de la prise en charge des plaintes, ainsi que d'autres aspects opérationnels. Cette nouvelle procédure, ainsi que les développements spécifiques qui y sont liés, seront intégrés dans le courant de l'automne 2022, grâce à une nouvelle version de Fix My Street.

1275 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).- De MR-fractie heeft twee jaar geleden een voorstel van resolutie ingediend, want iedereen was het erover eens dat dit dossier dringend aangepakt moest worden. De regering heeft geen werk gemaakt van een ontwerp van ordonnantie en uiteindelijk heeft het parlement de zaak in handen genomen.*

U hebt duidelijk een gebrek aan belangstelling voor dit vervoermiddel. Dat blijkt uit uw getalm om werk te maken van de aangekondigde richtlijnen. De ordonnantie is er, maar de gemeenten doen nog steeds hun zin en over een jaar ziet het gewest eruit als een lappendeken.

Ik verwacht van u dat u dit dossier ernstig neemt, dat u een eenvormig beleid uitstippelt en de gemeenten uitlegt hoe ze dat precies moeten uitvoeren, want nu is het een boeltje.

M. David Weytsman (MR).- L'historique de ce dossier montre votre désintérêt pour ce mode de transport. Mon groupe a déposé une proposition de résolution il y a deux ans, alors que tous s'accordaient à dire qu'il s'agissait d'une urgence. Nous avons pu organiser des auditions. Nous attendions donc une initiative de la part du gouvernement, par votre biais ou celui de votre cabinet. Mais en raison de votre manque d'intérêt, cela n'a pas débouché sur un projet d'ordonnance. Il a fallu - et c'est positif - que le parlement puisse se saisir de ce dossier. Mais vous connaissiez son urgence et n'avez rien proposé.

Vous évoquez "une volonté d'harmoniser" et de collaborer, ainsi qu'"une boîte à outils" avec des prescrits qui ne sont pas encore communiqués. Mais rien de plus : pas d'arrêté, pas de marche à suivre, pas d'indication de partenaires. C'est le chaos.

Une ordonnance existe, ainsi que la volonté de créer un système harmonisé et cohérent pour tout le territoire régional, et vous répondez que l'on peut faire ce que l'on veut, comme si l'ordonnance ne servait à rien. La réalité, c'est que vous avez tellement traîné - par manque d'intérêt, avouez-le - que le résultat est nul, chaque commune pouvant décider d'appliquer le principe qui lui plaît, l'une installant des zones de dépôt tous les 250 mètres, l'autre utilisant une technologie d'un opérateur de son choix, une autre encore interdisant davantage de zones. Dans un

an, quand vous aurez publié les arrêtés, la Région bruxelloise accueillera un nouveau patchwork de politiques locales.

Je vous demande de prendre ce dossier au sérieux, en commençant par nous communiquer les prescrits le plus rapidement possible. Je ne comprends pas que leur élaboration dure deux ans. Il faut expliquer aux communes une marche à suivre harmonisée sur tout le territoire de la Région.

Mon groupe regrette l'existence de trois réglementations différentes auxquelles nous ne croyons pas, pas plus que les opérateurs. Le secteur de la micromobilité bruxellois se caractérise aujourd'hui par un désordre complet.

1277 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Er zijn al subsidies en een voorbeeldplan voor de gemeenten. De categorie die toegevoegd werd aan Fix My Street zal verbeterd worden. We hebben ook samengezeten met de andere gewesten en we leggen de laatste hand aan de uitvoeringsbesluiten. Het klopt dus niet dat we niets doen.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Vous caricaturez mes réponses ! Je rappelle que les subsides et le plan type à l'intention des communes sont déjà disponibles. C'est donc une question de volonté politique.

L'élément a été intégré dans Fix My Street et il sera adapté car le calendrier n'était pas optimal. Nous avons également collaboré avec les deux autres Régions afin que les changements soient actés au niveau fédéral, dans le Code de la route. Les arrêtés seront présentés très prochainement.

Il est donc faux d'affirmer que nous n'agissons pas sur le terrain.

1277 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).- Hoeveel dropzones werden er al aangelegd op gewestwegen?*

Wat houdt dat voorbeeldplan precies in?

M. David Weytsman (MR).- Combien de zones de dépôt ont-elles déjà été mises en place sur les voiries régionales ? Vous ne m'avez pas répondu à cette question, or vous êtes en mesure de le faire directement puisque vous avez toutes les cartes en main.

Par ailleurs, pourriez-vous nous fournir le plan type ? De quoi s'agit-il ?

1281 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Het voorbeeldplan omschrijft hoe het systeem ingevoerd moet worden.*

In 2020 werden er een aantal dropzones aangelegd, maar nu gaan we op een andere manier te werk. Nu worden ze automatisch aangelegd bij alle fietsenrekken die voor zebrapaden liggen. Het exacte aantal dropzones moet ik navragen.

Het klopt dat er nog veel moet gebeuren en dat dropzones de oplossing zijn. We doen er dan ook alles aan om hun aanleg zo goed mogelijk te organiseren. Het klopt dus niet dat ik niets doe.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le plan type signifie bien ce qu'il veut dire : un plan type indiquant comment implanter le système.

Pour ce qui est de l'installation, quelques zones de dépôt ont été aménagées en 2020. Désormais, nous avons changé la méthodologie et l'appliquons systématiquement pour tous les arceaux à vélos installés avant des passages pour piétons, afin de garantir sur les axes régionaux un système mis en œuvre automatiquement pour les zones de dépôt. Je ne peux vous fournir ici le nombre exact de ces dernières.

Je suis d'accord avec vous qu'il reste beaucoup à faire et que la situation actuelle sur nos trottoirs n'est pas acceptable. Je suis également d'accord que les zones de dépôt doivent être envisagées comme une solution au problème. La réponse apportée dans d'autres villes n'est pas toujours optimale mais ici, à Bruxelles, nous voulons faire en sorte que cela fonctionne. C'est pourquoi nous travaillons avec Fix My Street et avec les communes, de même que nous voulons travailler avec les opérateurs pour mieux organiser le système. Mais dire que je m'en fiche et que je ne fais rien, ce n'est pas vrai.

1281 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).- Het initiatief voor de ordonnantie kwam niet van u en het uitvoeringsbesluit is er nog steeds niet. U bent niet in staat het voorbeeldplan uit te leggen. Voorts kunt u mij niet zeggen hoeveel dropzones er zijn op de gewestwegen. Ofwel geeft u blijk van een totale desinteresse ofwel van een zekere incompetentie.*

- Het incident is gesloten.

M. David Weytsman (MR).- La réalité, c'est que vous n'avez pas daigné faire une ordonnance. La réalité, c'est que vous n'avez toujours pas pris d'arrêté. Vous n'avez toujours pas de prescrit. Vous ne pouvez même pas m'expliquer ce qu'est le plan type.

Vous nous envoyez un courrier ou vous envoyez un courrier aux communes pour dire qu'il faut une "boîte à outils" - je vous cite - pour mieux harmoniser. Nous ne disposons toujours pas de cette petite boîte à outils.

La réalité aussi, c'est que vous auriez pu au moins avancer sur le territoire régional bruxellois. Vous ne savez même pas me dire combien il y a de zones de dépôt sur les voiries régionales, comme cela vous était demandé dans la question. Je crois donc qu'il n'y a eu aucune avancée sur les voiries régionales et que je peux conclure soit à une certaine incompétence, soit à un inintérêt complet pour la micromobilité en Région bruxelloise.

- L'incident est clos.

1287 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LATIFA AÏT BAALA**

1287 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1287 **betreffende "de schenking van bussen van de MIVB aan Cuba".**

QUESTION ORALE DE MME LATIFA AÏT BAALA

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 don de bus de la STIB à Cuba".

1289 **Mevrouw Latifa Aït Baala (MR)** *(in het Frans).- Op 24 juni jongstleden werden 29 euronorm 4-MIVB-bussen, die sinds 1 januari niet meer in het gewest mogen rijden, naar Cuba gestuurd. Een dertigste bus zal spoedig volgen. Het gaat om een schenking op grond van een raamakkoord uit 1999 en sindsdien gedane beloftes, waaraan de Cubanen de minister-president tijdens een bezoek in november 2021 hebben herinnerd.*

Maar het schijnt dat de MIVB eigenlijk van plan was die bussen te verkopen aan een upcyclingbedrijf, dat ze vervolgens doorverkoopt aan het buitenland. Op die manier zijn 179 euronorm 3-bussen die sinds 2020 niet meer bij ons mochten rijden, aan een Marokkaans openbaarvervoerbedrijf verkocht.

Wat is uw algemeen beleid voor bussen die niet meer aan de bij ons geldende euronormen beantwoorden? Is de gift aan Cuba een alleenstaand geval? Hoe zit het met het hergebruik van onderdelen van oude bussen voor het repareren van nieuwere MIVB-bussen?

Waarom zouden die bussen uit leefmilieuoogpunt niet meer goed genoeg zijn bij ons, maar wel in Cuba? Welke onderhoudswerkzaamheden zijn e voor de verzending aan uitgevoerd?

Mme Latifa Aït Baala (MR).- Le 24 juin dernier, 29 bus déclassés de la STIB ont été envoyés à Cuba. Les bus étant de norme Euro 4, ils ne pouvaient plus rouler sur le territoire régional à partir du 1er janvier 2022. Le trentième bus prévu a été retardé au Port d'Anvers, mais sera envoyé prochainement outre-Atlantique.

L'origine de cette décision remonte à 1999, lorsqu'un accord-cadre de coopération a été signé entre les gouvernements de La Havane et de la Région de Bruxelles-Capitale. Cet accord a été ratifié par un document de travail en 2003, qui définissait les priorités et les intérêts communs en matière de coopération et d'échange (tourisme, transports publics, informatique et communications, santé publique, environnement, conservation du patrimoine et logement).

La Région a fait don de ces 30 bus. En effet, lors de la visite du ministre-président à Cuba en novembre 2021, les dirigeants cubains n'ont pas manqué de lui rappeler la promesse bruxelloise. Le ministre-président vous en a fait rapport, ainsi qu'à la STIB, à son retour.

Néanmoins, il semblerait que la STIB avait déjà prévu de vendre ces bus à une société de surcyclage, qui les revend ensuite à d'autres pays. C'est de cette manière que 179 bus de norme Euro

1291 *Waarom hebt u uw plan om de bussen te verkopen, opgegeven? Kunt u uw 180°-bocht toelichten?*

Welke regels zijn er van toepassing op giften aan autoritaire regimes?

Zal het raamakkoord met Cuba herbekeken worden?

Hoeveel heeft de verkoop van de 179 bussen aan Marokko het gewest opgebracht?

Heeft het gewest gelijkaardige beloftes gedaan aan andere landen?

1293 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Afgedankte MIVB-bussen worden in de regel op de tweedehandsmarkt aangeboden. Maar soms kunnen ze worden geschonken aan derde landen op grond van internationale akkoorden.*

In de vermelde gevallen heeft de MIVB de boordelektronica vooraf verwijderd om die te hergebruiken in recentere bussen.

De bussen die aan Cuba zijn geschonken, waren nog niet door de kandidaat-kopers betaald. De MIVB heeft ter compensatie van het kleiner aantal aan de kopers geleverde bussen wisselstukken voor de verkochte bussen die onbruikbaar voor nieuwere bussen zijn, in de plaats gegeven. De kopers waren enerzijds Volvo en anderzijds een Nederlands bedrijf, dat de genoemde verkoop aan het Marokkaanse bedrijf heeft gerealiseerd.

De MIVB hanteert strikte voorwaarden voor zo'n doorverkoop: die moet dienen voor de verbetering van het openbaarvervoeraanbod. Meer details vindt u in mijn antwoord op een recente schriftelijke vraag van de heer Loewenstein.

3 bannis de Bruxelles dès le 1er janvier 2020, ont été revendus à une société des transports publics marocains.

Cette décision pose une série de questions. Quelle est votre politique globale de gestion des bus ne répondant plus aux normes Euro en vigueur à Bruxelles ? Le don d'ancien matériel roulant déclassé constitue-t-il une opération isolée ou est-ce amené à se reproduire ? Qu'en est-il de la vente ? Qu'en est-il, par ailleurs, de la récupération de pièces des anciens bus pour la réparation de bus plus récents de la STIB ?

D'un point de vue environnemental, pourquoi ces bus seraient-ils impropres à la consommation à Bruxelles, mais pas à Cuba ?

Comment les bus ont-ils été révisés avant l'envoi ?

Comment avez-vous géré l'annulation de la vente de ces bus, pour ensuite en faire don à Cuba ? Pourquoi ne pas avoir vendu les bus, comme prévu initialement ? Pourriez-vous nous en dire davantage sur ce rétropédalage ?

Quelles sont les règles bruxelloises auxquelles vous devez vous soumettre pour les dons de matériel aux régimes autoritaires ?

Quand cet accord-cadre avec Cuba sera-t-il éventuellement révisé ?

Quel bénéfice la Région bruxelloise a-t-elle tiré de la vente des 179 bus envoyés au Maroc ?

Enfin, dans le cadre de vos compétences, la Région s'est-elle engagée à honorer d'autres promesses de ce type avec des pays tiers ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Lorsqu'une série de bus quitte le parc de la STIB, le marché est informé afin de procéder à une revente en tant que véhicules d'occasion. Si aucune opportunité financièrement intéressante ne se présente, les bus sont vendus pour ferraillage. Certains véhicules peuvent néanmoins faire l'objet d'une donation dans le cadre d'accords internationaux passés entre une autorité belge et une autorité étrangère.

Dans le cas présent, les bus qui ont été revendus ou donnés l'ont été sans leur électronique de bord installée par la STIB, que cette dernière a récupérée pour la réutiliser dans les séries de bus plus récentes encore en service.

Les bus donnés par la Région à Cuba l'ont été en vertu d'accords signés entre les gouvernements de La Havane et de la Région de Bruxelles en 1999, ratifiés par un document de travail en 2003, qui définit les priorités et les intérêts communs en matière de coopération et d'échange. La STIB n'est pas partie prenante de ces accords.

Les bus qui ont été retirés de la mise en vente pour permettre le don du gouvernement bruxellois à Cuba n'avaient pas encore été payés par les acheteurs. Pour compenser la réduction d'intérêt

du contrat faisant suite à la diminution du nombre de véhicules disponibles, la STIB a fourni à ces acheteurs, dans le cadre d'une transaction formalisée, un stock de pièces de rechange propres à ces séries de bus qui ne pouvaient pas être réutilisées pour les séries encore en service.

Les bus qui n'ont pas été donnés à Cuba ont été revendus, pour une partie, à Volvo et, pour une autre partie, à une société hollandaise spécialisée. C'est par l'intermédiaire de cette société spécialisée basée aux Pays-Bas que les bus de la STIB ont été revendus au réseau de Berkane au Maroc.

La STIB avait émis des conditions de revente strictes :

- l'utilisation strictement limitée au transport public pour le renforcement ou le développement de l'offre de transport sur des réseaux de transport public ;

- pas d'assistance technique de la STIB ;

- l'enlèvement des bus par l'acheteur, qui doit assurer les véhicules dès qu'il les prend en charge dans le dépôt de la STIB.

Je me réfèrerai également à la réponse à une question écrite récente de M. Loewenstein à ce sujet qui contient davantage de détails.

1295 **Mevrouw Latifa Aït Baala (MR)** *(in het Frans).- Ik mis een overkoepelende visie.*

In het licht van de milieu- en klimaatbekommernissen vandaag lijkt vasthouden aan het aalmoesbeleid uit 1999 mij onzinnig. We kunnen vervuiling niet blijven exporteren. We moeten die akkoorden aanpassen.

Wat is de kostprijs van de verzendingsoperatie naar Cuba? Heeft de annulatie van de verkoop een financiële impact gehad?

Mme Latifa Aït Baala (MR).- Je déplore l'absence d'approche globale dans les politiques publiques en la matière.

Vous nous dites que ces bus sont exportés parce qu'ils ne répondent plus aux normes régionales, mais aussi parce qu'il n'y a aucune option de revente. À l'aune des impératifs environnementaux et des questions liées au réchauffement climatique, la perpétuation de politiques inscrites dans une logique datant de 1999 paraît complètement désuète et en décalage avec les enjeux qui nous tiennent particulièrement à cœur au sein de cette assemblée, au niveau de notre pays et au niveau international.

Aujourd'hui, ces accords doivent être révisés. La Région bruxelloise ne peut continuer à délocaliser la pollution. L'exportation actuelle, sous couvert de don, est un cadeau empoisonné pour la planète, pour l'environnement, mais aussi pour les populations concernées. C'est donc toute l'approche qui doit être repensée et révisée, parce que ces pays ne sont pas les poubelles de notre Région et de notre pays et qu'il ne s'agit pas de contribuer au ralentissement de leur transition écologique. Il faut sortir de cette logique d'aumône qui date d'un autre temps.

Quel est le coût de l'opération d'envoi de bus à Cuba ?

L'annulation de la vente des bus à la société de surcyclage a-t-elle eu un impact financier ?

1297 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Bijkomende informatie is te vinden in het antwoord op de vraag van de heer Loewenstein.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je ne dispose pas ici des informations supplémentaires demandées, mais elles peuvent être trouvées dans la réponse à la question écrite de M. Loewenstein. Il est parfois utile de relire les réponses aux questions écrites, car elles contiennent souvent des informations détaillées sur les budgets. Elles sont disponibles sur le site web du parlement.

1297 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).- Ik kan dat antwoord desgewenst doorsturen. De verzending naar Cuba heeft de MIVB niets gekost.*

- Het incident is gesloten.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je peux la transmettre au besoin. Cette opération n'a rien coûté à la STIB.

- L'incident est clos.

1303 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELS ROCHETTE**

QUESTION ORALE DE MME ELS ROCHETTE

1303 **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,

1303 **betreffende "de Marchantbrug".**

concernant « le pont Marchant ».

1305 **Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit)**.- Op 1 juli woonde ik de opening van het zwembad Flow in Anderlecht bij. Terwijl ik daar tijdens de middagpauze picknickte, kwamen er werklui hekken plaatsen langs de reling van de brug. Die mannen liepen af en aan om de betonblokken te gaan halen, want uit veiligheidsoverwegingen mochten ze niet met hun wagen de brug op rijden. Bij een inspectie was immers gebleken dat die niet erg stabiel is en dat de relingen niet veilig zijn. Daarom werden die hekken ook langs de reling geplaatst. Dat is geen fraai zicht en bovendien wordt het probleem daarmee niet ten gronde opgelost, want de relingen zijn daarmee niet hersteld.

Ik heb intussen ook vernomen dat het festival van Zinnema niet op de brug mocht plaatsvinden, zoals aanvankelijk gepland, wegens stabiliteitsproblemen van de brug. De gewestelijke inspectie liet de gemeente Anderlecht ook weten dat ze activiteiten in de zomer afraadde.

Is er een inspectierapport beschikbaar over de Marchantbrug? Wat waren de bevindingen? Zijn er problemen met de stabiliteit of met de reling?

Wat waren de gevolgen voor de zomeractiviteiten op de Marchantbrug?

Wat zijn uw plannen met de brug? Welke maatregelen hebt u op korte termijn genomen? Wat zult u doen op lange termijn om de brug te herstellen zodat die ten volle benut kan worden?

Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit) *(en néerlandais).- Le 1er juillet, alors que j'assistais à l'inauguration de la piscine Flow à Anderlecht, j'ai vu des ouvriers installer des dispositifs pour renforcer les rambardes du pont. Cette solution n'est pas esthétique et ne résout pas le problème de manque de stabilité et de sécurité des rambardes, qui ont empêché l'organisation du festival Zinnema sur le pont cet été.*

Existe-t-il un rapport d'inspection du pont Marchant ? Quelles en sont les conclusions ? Des problèmes de stabilité ou de rambardes ont-ils été constatés ?

Ces constats ont-ils affecté les activités estivales sur le pont Marchant ?

Quels sont vos projets pour le pont ? Quelles mesures avez-vous prises à court terme ? Que ferez-vous à long terme pour restaurer le pont afin qu'il puisse être pleinement utilisé ?

1307 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister**.- Brussel Mobiliteit inspecteert jaarlijks alle kunstwerken die het gewest beheert en stelt telkens een inspectieverslag op. Die maken het mogelijk om beveiligings-, onderhouds-, renovatie- en vervangingswerken uit

Mme Elke Van den Brandt, ministre *(en néerlandais).- Bruxelles Mobilité procède à une inspection annuelle de tous les ouvrages gérés par la Région. Celui-ci débouche sur un rapport d'inspection, sur la base duquel sont effectués des travaux de sécurité, d'entretien, de rénovation et de remplacement dans le*

te voeren in het kader van de meerjarige investeringsplannen voor tunnels en bruggen.

Na de recentste inspectie bleef de Marchantbrug in categorie A3: het is een brug met aanzienlijke gebreken, waarop slechts beperkt verkeer toegelaten wordt. Er werden problemen vastgesteld aan het beton in het deel van de brug dat over de Vaartdijk hangt. Een aanzienlijk deel van de wapening ligt bloot en is ernstig aangetast, met een verlies van draagvermogen tot gevolg. Daarom is het autoverkeer op de brug al sinds lange tijd niet meer toegestaan.

De metalen constructie steunt op de overblijfselen van een voormalige betonnen constructie. De metalen delen vertonen algemene corrosie en de betonnen delen vertonen problemen die kenmerkend zijn voor zulke materialen, zoals barsten en corrosie van de wapening. De uitzettingsvoegen en de steunen zijn bovendien niet meer conform en de dichting vertoont tal van tekenen van zwakte door insijpeling.

Tot slot voldoen de balustrades niet langer aan de normen. De geplaatste hekken zijn inderdaad niet mooi, maar veiligheid is nu eenmaal van primordiaal belang. Aangezien er gevaar bestaat voor aantasting van het beton en vallend puin, is de doorgang onder de brug beveiligd. Het verkeer over de brug werd beperkt om de stabiliteitsrisico's in verband met schade aan de dragende structuur te verminderen. De hekken werden op enige afstand van de balustrades geplaatst om aan de veiligheidsvereisten te voldoen.

Tijdens de vorige regeerperiode begon mijn voorganger Pascal Smet al met de renovatieplannen voor de brug. De huidige staat van de constructie laat enkel fiets- en voetgangersverkeer op de brug toe. Evenementen die heel wat volk lokken, zoals festivals, houden een risico in op overbelasting van de brug. Daarom hebben we ervoor gekozen om uit voorzorg geen grote publieksevenementen of zware installaties op de brug zelf toe te staan en alleen nog voetgangers en fietsers toe te laten.

1309 Daarnaast wordt de staat van de brug regelmatig in het oog gehouden tijdens de jaarlijkse inspecties.

De hamvraag is nu wat de toekomst van de brug is. In het kader van een effectenstudie werden er verschillende scenario's onderzocht, waaronder het behoud van het huidige gebruik van de brug, dus zonder gemotoriseerd verkeerd, of een volledige renovatie. Op dit moment werd nog geen beslissing genomen, want vooralsnog lopen de meningen uiteen over de beste oplossing.

1311 **Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit)**.- De bevindingen uit het inspectieverslag zijn toch wel zorgwekkend. Het lijkt me dan ook terecht dat er afgelopen zomer gekozen werd voor risicobeperking. Veel voetgangers en fietsers gebruikten de brug om naar het openluchtzwemblad Flow te gaan.

cadre des plans d'investissements pluriannuels pour les tunnels et les ponts.

Après la dernière inspection, le pont Marchant est resté dans la catégorie 3, celle des ponts présentant des défauts importants, sur lesquels seul un trafic limité est autorisé.

Les protections installées ne sont effectivement pas esthétiques, mais elles sécurisent des balustrades qui ne sont plus conformes aux normes de sécurité.

Mon prédécesseur Pascal Smet s'était déjà attelé aux plans de rénovation du pont. L'état actuel de la structure ne permet que la circulation des piétons et des cyclistes. À cause du risque de surcharge, nous avons décidé d'interdire les événements qui rassemblent beaucoup de monde.

Le pont fait l'objet d'une inspection annuelle. Une étude d'incidences s'est penchée sur les différents scénarios possibles pour l'avenir du pont. Aucune décision n'a été prise à ce stade, car les avis divergent sur la meilleure solution.

Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit) *(en néerlandais).- La décision de limiter les risques l'été dernier est donc tout à fait normale, au vu des conclusions inquiétantes du rapport.*

Quand une décision sera-t-elle prise sur l'avenir du pont ?

Wat mij echter het meest interesseert, is de toekomst van de brug. Wanneer zal de beslissing daarover vallen?

Ik veronderstel dat Flow volgende zomer opnieuw op dezelfde plek opent. Dat hoop ik alleszins. Denkt u dat er tegen dan een structurele oplossing mogelijk is?

1313 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister**.- De effectenstudie werd uitgevoerd naar aanleiding van een vergunningsaanvraag voor de renovatie van de brug. Volgens mijn informatie is de studie afgerond, of toch bijna, maar ik wacht nog op bevestiging. Ik hoop dat we de komende maanden een scenario kunnen kiezen. Ik zal ook nog met de gemeente overleggen. Op dit moment kan ik nog geen precies tijdschema geven.

Een volledige renovatie van de brug tegen volgende zomer is echter uitgesloten. De brug wordt voorlopig behouden zoals ze is. Zodra de werken starten, zullen we zien wat de impact daarvan is. Ik hoop in elk geval dat Flow zijn activiteiten op dezelfde plek voortzet, want het zwembad is een absolute meerwaarde voor dat deel van het gewest.

- *Het incident is gesloten.*

Une solution structurelle pourrait-elle être trouvée d'ici l'été prochain ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre *(en néerlandais).- L'étude d'incidences, qui a été lancée à la suite d'une demande de permis pour la rénovation du pont, est presque achevée. J'espère que nous pourrons opter pour un scénario dans les prochains mois.*

Une rénovation complète du pont d'ici l'été prochain n'est pas envisageable. J'espère que cela n'empêchera pas l'installation de la piscine de Flow, qui est un atout indéniable pour cette partie de la Région.

- *L'incident est clos.*