



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**Compte rendu intégral
des interpellations
et des questions**

**Commission de la mobilité,
chargée des transports publics,
des travaux publics et de la sécurité
routière**

**RÉUNION DU
MARDI 6 DÉCEMBRE 2022**

SESSION 2022-2023

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

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

**VERGADERING VAN
DINSDAG 6 DECEMBER 2022**

ZITTING 2022-2023

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

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

SPF - service public fédéral

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

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

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

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

Afkortingen en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

kmo - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

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

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

SOMMAIRE

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 7

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

concernant les nuisances induites par la circulation dense de la rue Bara à Anderlecht.

Question orale de M. Jamal Ikazban 9

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

concernant l'organisation et l'accompagnement du transport d'élèves des écoles spécialisées par la STIB.

Question orale de M. Jamal Ikazban 12

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

concernant l'impact du plan Good Move sur les aidants proches.

Question orale de M. David Weytsman 16

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 hausse du nombre d'accidents en Région de Bruxelles-Capitale.

Question orale de M. David Weytsman 21

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 7

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

betreffende de overlast van het drukke verkeer in de Barastraat in Anderlecht.

Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban 9

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

betreffende de organisatie en de ondersteuning van het vervoer van leerlingen van scholen van het bijzonder onderwijs door de MIVB.

Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban 12

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

betreffende de impact van het plan Good Move op de mantelzorgers.

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 16

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

betreffende de toename van het aantal ongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 21

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant les alternatives aux blocs de béton.		betreffende de alternatieven voor betonblokken.
Question orale de Mme Aurélie Czekalski	26	Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant l'impact sur la sécurité routière de la décision de limiter l'éclairage public.		betreffende de gevolgen van de beslissing om de straatverlichting te beperken voor de verkeersveiligheid.
Question orale jointe de M. Jamal Ikazban	26	Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban
concernant le changement d'heure et l'augmentation du nombre d'accidents de la route impliquant piétons et cyclistes en soirée.		betreffende de uurverandering en de toename van het aantal verkeersongevallen 's avonds waarbij voetgangers en fietsers betrokken zijn.
Demande d'explications de M. Emmanuel De Bock	31	Vraag om uitleg van de heer Emmanuel De Bock
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
concernant l'évaluation de la zone Brupass XL et l'état d'avancement de l'élargissement de la zone géographique couverte par les tickets Brupass XL.		betreffende de evaluatie van de Brupass XL-zone en de voortgang van de uitbreiding van de geografische zone waarin de Brupass XL-tickets geldig zijn.
Discussion – Orateurs :		Bespreking – Sprekers:
M. Emmanuel De Bock (DéFI)		De heer Emmanuel De Bock (DéFI)
Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)		Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)
Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister
Question orale de M. Emmanuel De Bock	37	Mondelinge vraag van de heer Emmanuel De Bock

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant la compensation électrique à la STIB, l'impact de Good Move sur la STIB et la gratuité évoquée par le CEO dans la presse.		betreffende de elektriciteitsvergoeding bij de MIVB, de impact van Good Move op de MIVB en de uitspraak van de CEO in de pers over gratis vervoer.	
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	41	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	41
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant la fermeture du pont Marchant et la gestion du dossier par le gouvernement.		betreffende de sluiting van de Marchantbrug en het beheer van het dossier door de regering.	
Question orale de M. Sevket Temiz	44	Mondelinge vraag van de heer Sevket Temiz	44
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant le plan Good Move et les plans communaux de mobilité.		betreffende het Good Move-plan en de gemeentelijke mobiliteitsplannen.	
Question orale de M. Sevket Temiz	47	Mondelinge vraag van de heer Sevket Temiz	47
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant les entreprises de la zone portuaire menacées par les politiques de mobilité régionales.		betreffende de bedrijven in de havenzone die bedreigd worden door gewestelijke mobiliteitsmaatregelen.	
Question orale de Mme Delphine Chabbert	49	Mondelinge vraag van mevrouw Delphine Chabbert	49
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant les actions_24 et 25 du plan bruxellois d'inclusion des personnes LGBTQIA+.		betreffende de acties 24 en 25 van het Brusselse LGBTQIA+-integratieplan.	

Question orale de M. Ibrahim Dönmez

53

Mondelinge vraag van de heer Ibrahim 53
Dönmez

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du
Gouvernement de la Région de Bruxelles-
Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux
publics et de la Sécurité routière,

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

concernant la hausse des infractions dans la
zone d'accès limité de la chaussée d'Ixelles.

betreffende de toename van overtredingen in
de zone met beperkte toegang op de
Elsensesteenweg.

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

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

1105 **QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

1105 à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

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

1105 concernant les nuisances induites par la circulation dense de la rue Bara à Anderlecht.

betreffende de overlast van het drukke verkeer in de Barastraat in Anderlecht.

1107 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Depuis quelque temps, les riverains de la rue Bara se plaignent des nombreuses nuisances quotidiennes induites par la circulation extrêmement dense sur cet axe. Comme vous le savez, la rue Bara est une voirie régionale. C'est donc Bruxelles Mobilité qui est compétente pour y gérer la circulation.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Bewoners van de Barastraat, die deel uitmaakt van het autonetwerk plus, klagen over overlast die veroorzaakt wordt door het drukke autoverkeer. Zeker tijdens het spitsuur is er meer geluidshinder en minder verkeershoffelijkheid, met uiteraard een negatieve impact op de levenskwaliteit van de buurtbewoners. Good Move voorziet voor dergelijke wegen in maatregelen om de geluidshinder en de luchtverontreiniging te beperken zoals muurisolatie en geluidsdempers. Bovendien moet elk nieuw bouwproject op die verkeersassen een maximale bescherming tegen geluidshinder bieden.*

À ce propos, cette rue a été définie par le plan Good Move comme faisant partie du réseau auto plus, c'est-à-dire comme l'un des grands axes de circulation de la capitale. Elle est donc logée à la même enseigne que de grands axes urbains comme le viaduc Herrmann-Debroux, l'avenue de Tervueren, le boulevard Saint-Michel ou encore l'avenue Charles-Quint, pour ne citer qu'eux. Cela implique plus de passages de voitures, les voiries alentour étant classées réseau auto confort ou réseau auto quartier, signifiant qu'il s'agit de voies de desserte.

Par conséquent, les voitures passant dans le quartier se voient redirigées vers la rue Bara, d'où une augmentation de la fréquentation automobile qui suscite des griefs parmi les riverains. Car qui dit plus de passages dit plus de nuisances aux heures de pointe, telles que coups de klaxon et frustrations verbales, la courtoisie au volant étant la première victime en cas d'embouteillage. Pareille situation a donc fatalement un impact sur la qualité de vie des habitants de la rue.

Toutefois, le plan Good Move prévoit pour les axes auto plus « la mise en œuvre de mesures d'accompagnement visant à limiter les nuisances de la circulation pour les riverains, en particulier le bruit et la pollution de l'air : choix des revêtements, isolation des façades, espaces-tampons. Tout nouveau projet de construction (logements, écoles, etc.) devra être conçu de manière à assurer une protection optimale contre la pollution sonore sur ces axes. »

1109 Un cadastre des nuisances sonores sur la rue Bara a-t-il été réalisé par Bruxelles Mobilité ? Dans l'affirmative, quelles en sont les conclusions ?

Heeft Brussel Mobiliteit een kadaster van het verkeersgeluid voor de Barastraat opgemaakt? Hoe luiden de conclusies? Is er ook een studie naar de luchtverontreiniging ter beschikking? Wat waren daarvan de conclusies?

Une étude sur la pollution de l'air dans cette même rue a-t-elle été lancée ? Quelles en sont les conclusions éventuelles ?

Welke maatregelen werden er genomen om de geluidshinder in die straat te beperken en welke liggen er ter studie?

Compte tenu des très nombreuses plaintes des riverains, dont la qualité de vie s'est indubitablement dégradée, quelles mesures ont-elles été prises pour limiter les nuisances sonores dans cette

Hoe wordt de luchtverontreiniging daar aangepakt?

rue ? Pourriez-vous les détailler ? D'autres mesures sont-elles à l'étude ?

Quelles mesures sont-elles prises pour limiter la pollution de l'air dans la rue Bara ? Une révision de son statut (actuellement réseau auto plus) est-elle envisagée ? En est-il de même pour les axes avoisinants, notamment l'avenue Fonsny et les voiries régionales qui appartiennent au réseau auto confort et ne sont pas considérées comme des axes principaux dans le plan Good Move ? Quelles garanties d'amélioration de la situation dans la rue Bara pouvez-vous donner aux riverains ?

¹¹¹¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Votre question me permet de répondre aux craintes de riverains par rapport au réseau auto plus. Notre ambition est de soigner également la viabilité des rues qui sont catégorisées comme telles selon la carte de la spécialisation multimodale des voiries du plan Good Move.

Nous savons, par exemple, que la rue Bara n'accueille pas uniquement des commerces, des entreprises et des établissements du secteur horeca, mais qu'elle a aussi une fonction résidentielle à protéger. Les qualifications dans le cadre de Good Move se font par mode de déplacement : voitures, poids lourds, piétons, cyclistes. Une qualification différente peut parfois être donnée.

À cet égard, Good Move vise une réduction de 10 % des trajets automobiles sur ces axes principaux, qui fonctionneront par ailleurs comme bords des mailles, tant mises en œuvre qu'à venir. En plus de la mise en place des quartiers apaisés, des mesures comme Smart Move et la transformation des entrées de ville en boulevards urbains à capacité réduite aideront à atteindre cet objectif.

Bruxelles Mobilité ne dispose pas d'un cadastre des nuisances sonores sur la rue Bara. Cette question peut être posée à Bruxelles Environnement, qui est compétente en la matière et qui reçoit et traite les plaintes. Notons tout de même que les nuisances sonores dans la rue Bara ont été, de fait, réduites par l'application du principe de la ville 30, et donc par la mise à 30 km/h de la rue.

En ce qui concerne le bruit des avertisseurs sonores, leur utilisation est interdite par le Code de la route, en dehors des exceptions. La police peut intervenir pour faire appliquer cette règle.

¹¹¹³ Pour ce qui est de la qualité de l'air, cette question est également à poser à Bruxelles Environnement. Mentionnons que la rue Bara disposait d'un point de mesure de la recherche de Curieuzenair qui indiquait une valeur de 34,42 µg/m³ de dioxyde d'azote (NO₂). Cet indicateur de la pollution de l'air provoquée par la circulation automobile montre ici donc une qualité inférieure. La qualité de l'air doit dès lors être améliorée. Une réduction du trafic telle que le prévoit Good Move permettra d'y arriver.

En outre, la sortie du moteur thermique telle que prévue par la zone de basses émissions (LEZ) et accompagnée par la prime

Overweegt u een herziening van het statuut van de weg en de omliggende gewestwegen van het autonetwerkcomfort? Hoe garandeert u de buurtbewoners dat de situatie in de Barastraat zal verbeteren?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *We streven ook een leefbare omgeving rond het autonetwerk plus na. De daaronder ressorterende Barastraat combineert nu eenmaal een economische met een residentiële functie.*

Aangezien het in het Good Move toegewezen statuut betrekking heeft op de verplaatsingsmodi, kan het worden gewijzigd, des te meer omdat het plan een vermindering met 10% van het autoverkeer op de belangrijkste verkeersassen nastreeft door maatregelen als Smart Move.

Voor uw vraag over het kadaster van het verkeersgeluid verwijs ik u door naar Leefmilieu Brussel. Noteer alvast dat de geluidshinder daar al werd verminderd door de invoering van de snelheidsbeperking tot 30 km/u. De geluidshinder die veroorzaakt wordt door claxonnerende chauffeurs wordt al aan banden gelegd in de Wegcode.

Uw vraag over de luchtkwaliteit in de Barastraat moet u eveneens aan Leefmilieu Brussel stellen. Alleszins werd in het onderzoek van Curieuzenair een verminderde luchtkwaliteit door het autoverkeer gemeten. Het Good Moveplan ter beperking van het autoverkeer en de exit van de verbrandingsmotor in ruil voor de Bruxell'airpremie zullen helpen de luchtkwaliteit te verbeteren.

De meest recente mobiliteitsstudie van 2020 bevestigde het statuut van de Barastraat. Naar aanleiding daarvan werd er een proefproject gestart om meer veiligheid te bieden

Bruxell'air permettra également d'améliorer la situation de cette rue et de toute la Région dans les années à venir.

La dernière étude de mobilité pour la zone sud-ouest de Bruxelles date de 2020 et confirme les statuts de la rue Bara et de l'avenue Fonsny. Entre autres, à la suite des recommandations de cette étude, une phase de test dans la rue Bara, la rue des Deux Gares et une partie de la rue des Vétérinaires a été mise en place. Elle offre une meilleure sécurité pour tous les modes au carrefour des rues des Deux Gares, des Vétérinaires et de France, connu comme zone à risque d'accident. Le test accroît la sécurité des piétons et cyclistes et fluidifie la circulation des transports en commun.

Après une première évaluation, nous passerons bientôt à de petites adaptations et au désengorgement du tronçon de la rue Bara entre la rue des Deux Gares et la rue des Vétérinaires. Ces adaptations comprennent, par exemple, le rajout de zones de livraison, la création de zones de dépôt pour les trottinettes, l'emplacement de stationnement pour les bus de l'hôtel Meininger, l'ajustement de marquages et de feux de signalisation, etc.

Nous sommes également en contact avec la commune afin d'étudier l'opportunité de remettre à sens sortant uniquement ce tronçon, avec une bande automobile et une bande pour les transports en commun pour fluidifier la circulation à l'heure de pointe.

¹¹¹⁵ **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Vous parlez d'évaluation, mais nous constatons aujourd'hui une aggravation manifeste des problèmes rencontrés dans ce quartier très dense. La rue Bara n'a jamais été une voirie de petit gabarit, mais les habitants disent avoir l'impression d'être sacrifiés au regard de la planification de l'ensemble de la mobilité sur cette partie d'Anderlecht, mais aussi plus globalement sur la zone Midi. Ils disent que leur rue s'est transformée en « égout à voitures » et que leur qualité de vie s'est fortement dégradée.

Or, la Région a développé des projets d'habitation dans ce périmètre, il est donc crucial d'apporter des solutions d'amélioration. À certaines heures de la journée, les nuisances sont telles que le niveau de qualité de vie en devient inacceptable. La zone est soumise à une forte circulation et connaît des embouteillages monstrueux, ce qui n'était pas le cas auparavant. Madame la Ministre, nous devons faire le nécessaire pour rendre plus vivable un quartier qui cumule les difficultés.

¹¹¹⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- J'ai bien conscience des enjeux et craintes des riverains. Il convient d'y répondre et nous réaliserons donc les adaptations nécessaires sur cet axe. Une diminution générale du trafic devrait améliorer considérablement la qualité de vie des riverains.

- *L'incident est clos.*

¹¹²¹ **QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN**

aan voetgangers en fietsers en de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren. Na een eerste evaluatie zullen er onder andere leveringszones, een dropzone voor steps en een parkeerplaats voor de bussen van hotel Meininger worden ingericht, verkeerslichten geplaatst en wegmarkeringen aangepast. Voorts overleggen we met de gemeente over de inrichting van een rijvak voor het openbaar vervoer.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *U hebt het over een evaluatie, maar vandaag zijn de problemen in die dichtbevolkte wijk alleen maar erger geworden en de bewoners hebben de indruk dat dat gedeelte van Anderlecht wordt opgeofferd voor de mobiliteit in heel de gemeente, terwijl het gewest zelf er huisvestingsprojecten heeft ontwikkeld. Er moeten dus oplossingen worden geboden voor de hinder, want het leven wordt er ondraaglijk.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Wij zullen zeker de nodige aanpassingen doen op die verkeersas. Hoe dan ook zal een vermindering van het wegverkeer in het algemeen de levenskwaliteit van de omwonenden al aanzienlijk verbeteren.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

1121 **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,**

1121 **concernant l'organisation et l'accompagnement du transport d'élèves des écoles spécialisées par la STIB.**

1121 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Face à la crise du transport qui touche les élèves des écoles spécialisées depuis la mi-août, le ministre-président Rudi Vervoort mène un travail de coconstruction pour trouver des solutions alternatives et tenter de les pérenniser, et cela, en étroite collaboration avec les acteurs touchés de plein fouet par le manque de chauffeurs, avec les parents et les associations de terrain. En parallèle, il est envisagé d'élargir ce service à d'autres acteurs du transport rémunéré de personnes tels que les taxis.

À la fin du mois d'août, sur 3.100 enfants, 443 se sont retrouvés sans solution de transport. Depuis lors, des mesures d'urgence ont permis d'abaisser le nombre d'enfants immobilisés à un peu moins de 300, avec l'espoir de le ramener à 89. Le travail de gestion de crise ne fléchit pas, l'objectif étant que chaque enfant puisse, d'une manière ou d'une autre, rejoindre son école.

Parmi les solutions avancées par la cellule de crise mobilisée par le ministre-président, il y a la possibilité de charger la STIB de former des accompagnateurs afin de libérer des flottes permettant le transport scolaire d'enfants. Pour rappel, l'enseignement spécialisé souffre d'un manque de transporteurs. Face à cette crise sans précédent du transport scolaire, l'on pourrait effectivement mobiliser les autres niveaux de pouvoir dans un esprit de transversalité solidaire pour venir en aide à la Cocof, responsable de cette matière. Madame la Ministre, dans ce cadre, votre portefeuille ministériel, qui inclut la tutelle sur la STIB, pourrait être d'une grande aide.

Participez-vous aux réunions de la cellule dédiée à la crise du transport scolaire que subissent les écoles spécialisées depuis la rentrée ? La solidarité de la STIB a-t-elle été sollicitée ?

En vue d'optimiser l'autonomie des élèves de ces écoles, il existe un dispositif de trajet STIB accompagné pour des trajets de 30 minutes sans correspondance. Comment organiser cette formule alternative et la pérenniser ? Des formations d'accompagnateur sont-elles prévues ?

1123 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il est question d'un problème concernant la Cocof, mais c'est aussi un enjeu pour la Communauté flamande, même s'il est peut-être un peu moins criant à Bruxelles. Les deux Communautés sont responsables d'écoles adaptées. Il faut veiller à ce que les enfants puissent s'y rendre. L'organisation de leur transport en commun par la Cocof est importante pour de nombreux enfants scolarisés dans l'enseignement spécialisé à Bruxelles.

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

betreffende de organisatie en de ondersteuning van het vervoer van leerlingen van scholen van het bijzonder onderwijs door de MIVB.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- *Er zijn problemen met het schoolvervoer van leerlingen in het bijzonder onderwijs. Minister-president Vervoort zoekt samen met de betrokken partijen naar een oplossing. Een van de mogelijkheden is een uitbreiding naar vervoer met taxi's.*

Eind augustus hadden 443 van de 3.100 leerlingen geen vervoer. Dankzij noodmaatregelen daalde dat tot onder de 300. Alle kinderen moeten echter op school geraken.

De crisiscel stelde onder andere voor dat de MIVB begeleiders zou opleiden voor het vervoer van leerlingen. Het bijzonder onderwijs kampt immers met een tekort aan vervoerders. Het schoolvervoer valt onder de bevoegdheid van de Cocof, maar het zou goed zijn als andere beleidsmakers meedenken. Aangezien de MIVB onder uw toezicht valt, kunt u helpen bij het vinden van een oplossing.

Neemt u deel aan de vergaderingen van de crisiscel? Vroeg u aan de MIVB om haar steentje bij te dragen?

Er bestaat bij de MIVB een mogelijkheid tot begeleiding voor ritten tot 30 minuten zonder overstap. Hoe kan de maatschappij dat blijvend organiseren? Wil ze begeleiders opleiden?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Het vervoer van leerlingen uit het bijzonder onderwijs is voor elke gemeenschap een uitdaging: alle kinderen moeten op school geraken.*

De Cocof contacteerde voor de start van het schooljaar de MIVB in de hoop dat de openbarevervoersmaatschappij het tekort aan een dertigtal bussen door de krapte aan chauffeur kon lenigen. Maar de MIVB heeft geen onbenutte capaciteit. In tegenstelling

Avant la rentrée scolaire, la Cocof a contacté la STIB pour lui dire qu'il lui manquait une trentaine de bus. Ce déficit s'explique par la pénurie de chauffeurs qui touche le secteur, comme d'ailleurs celui des taxis. Nous avons parlé la semaine passée des problèmes rencontrés par le service des TaxiBus destinés aux personnes à mobilité réduite, que sous-traite la STIB.

La Cocof a donc fait appel à la STIB dans l'espoir qu'elle propose un éventuel renfort de véhicules ou toute autre piste de solution. Mais la STIB ne dispose pas de capacités non utilisées et, contrairement à ce qui a été affirmé, elle n'offre pas non plus d'accompagnement pour des trajets de 30 minutes sans correspondance.

Cela étant, la STIB a répondu présente, par souci d'assurer sa mission de transport public et de travailler avec les autres organismes sous la tutelle des pouvoirs publics. La STIB se limite toutefois à proposer ce qui est dans son champ de compétence, à savoir faciliter l'accès au transport public. Dans le cadre de son intervention pour la Cocof, la STIB a proposé de former des accompagnateurs de transport scolaire employés par la Cocof pour leur permettre d'encadrer des enfants de façon confortable et sécurisante dans ses véhicules du réseau régulier.

¹¹²⁵ Deux sessions de formation ont été dispensées en septembre pour une petite vingtaine d'accompagnateurs. Ces formations ont été élaborées dans le cadre d'un partenariat particulièrement efficace entre les équipes opérationnelles de la STIB et l'équipe du transport scolaire de la Cocof. Les retours ont été très positifs et la Cocof espère visiblement commencer au plus vite les accompagnements sur le réseau de la STIB. La STIB a aussi évoqué la possibilité d'organiser des trajets avec les parents, afin de les rassurer à propos du déroulement d'un trajet. Dans cette perspective, une rencontre dans une école était prévue à la mi-novembre.

En offrant cette aide à la Cocof, la STIB désire non seulement confirmer l'efficacité de son offre régulière pour assurer le déplacement de tous les Bruxellois, mais aussi explorer l'idée d'organiser de manière plus large un accompagnement sur le réseau de manière à y amener, ou y ramener, des clients qui n'oseraient pas l'emprunter ou ne pourraient pas le faire seuls.

Cela ne va certes pas résoudre l'ensemble des problèmes auxquels la Cocof et la Communauté flamande sont confrontées, mais soyez assurés que, dans la mesure de ses capacités, la STIB va continuer à apporter son soutien dans le cadre de tels enjeux. Nous savons qu'un travail de fond est nécessaire pour remédier à la pénurie de chauffeurs qui touche l'enseignement spécialisé à Bruxelles, le secteur des taxis et le service des Taxibus.

¹¹²⁷ **M. Jamal Ikazban (PS).**- La STIB, un des acteurs incontournables du transport à Bruxelles, participe-t-elle à la cellule de crise ?

J'ai évoqué les difficultés engendrées par la pénurie de chauffeurs, notamment celles que nous avons connues à la rentrée. Madame la Ministre, vous avez raison de dire qu'il

tot wat u beweert, biedt ze ook geen begeleiding aan op korte trajecten zonder overstap.

Toch is de MIVB bereid om mee te werken aan een oplossing in de vorm van toegankelijker openbaar vervoer. Ze stelde voor om begeleiders in dienst van de Cocof op te leiden, die samen met de kinderen gebruikmaken van haar regulier netwerk.

In september waren er twee opleidingsmomenten voor een twintigtal begeleiders. Daarop kwamen positieve reacties. De Cocof hoopt snel met de begeleiding op het MIVB-netwerk te kunnen starten. De MIVB stelde voor om enkele ritten te organiseren voor de ouders, zodat ook zij zien hoe dat verloopt. In het kader daarvan stond er midden november een overleg in een school gepland.

Met dat aanbod wil de MIVB niet alleen haar vervoersaanbod voor alle Brusselaars verbeteren, maar ook een vorm van begeleiding voor reizigers die niet zelfstandig kunnen of durven te reizen, uitproberen.

Daarmee is het probleem van het schoolvervoer niet van de baan; er moet fundamenteel geredigeerd worden aan het tekort aan chauffeurs. Hoe dan ook, de MIVB blijft ondersteunen waar ze kan.

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- *Is de MIVB vertegenwoordigd in de crisiscel?*

Ik dring er alvast op aan om na te denken over de mogelijkheden om het schoolvervoer aan de MIVB uit te besteden, uiteraard rekening houdend met de specifieke noden van sommige

faut revoir le fonctionnement des TaxiBus. Les difficultés rencontrées avec le transport scolaire spécialisé doivent permettre d'alimenter la réflexion, particulièrement sur une idée chère à mon groupe : la création d'un vrai transport scolaire au départ de la STIB, spécialisé ou non, en sachant bien entendu que certains enfants nécessitent un transport plus spécifique.

Je vous invite à y réfléchir. Puisque vous souhaitez réduire le nombre de véhicules dans la circulation, cela passe aussi par un transport scolaire efficace, notamment pour les enfants des écoles spécialisées.

1129 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Concernant votre question relative à la cellule de crise et aux contacts bilatéraux, je dois prendre des renseignements et reviendrai vers vous. Un projet a été lancé pour trouver des solutions dans le champ des compétences de la STIB. Pour le transport scolaire, il revient à chaque école de faire une estimation des besoins en la matière et il va de soi qu'il y a une grosse différence entre les établissements d'enseignement spécialisé et les autres.

Depuis 2012, conformément à la législation en vigueur, cette problématique relève des compétences de la Cocof, même si la STIB peut être consultée pour la recherche de solutions.

1131 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Ma remarque sur l'idée d'un transport scolaire élargi résulte du constat que de nombreux parents conduisent leurs enfants à l'école ou les ramènent à la maison en voiture, ce qui a des conséquences sur la circulation aux heures de pointe. Une réflexion devrait permettre de déterminer comment mettre en place ce transport scolaire.

- *L'incident est clos.*

1135 **QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN**

1135 **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,**

1135 **concernant l'impact du plan Good Move sur les aidants proches.**

1137 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Ma question date déjà un peu. Plusieurs communes se sont élevées contre le plan Good Move qui, dites-vous, « a été élaboré grâce à un exceptionnel processus de participation avec tous les acteurs. Il n'est pas seulement le plan de mobilité de Bruxelles Mobilité, il est le projet de tous les Bruxellois. Avec 50 quartiers apaisés, nous transformerons Bruxelles, d'ici 2030, en une ville à taille humaine, verte et conviviale et avec plus d'espaces publics de qualité pour les habitants ».

Nous sommes pourtant loin de l'apaisement, comme le montre ce qui se passe à Schaerbeek ou dans la commune d'Anderlecht, qui a pris la décision de retirer le plan par manque de concertation sur les besoins de sa population. Le bourgmestre, Fabrice Cumps,

leerlingen. Zo kan trouwens het aantal voertuigen op de Brusselse wegen afnemen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik vraag de nodige informatie over de crisiscel en zal u die bezorgen.*

Elke school moet een schatting maken van haar vervoersbehoeften. Uiteraard is er een groot verschil tussen het bijzonder onderwijs en de andere scholen. We zoeken samen met de MIVB naar een oplossing, ook al valt het schoolvervoer sinds 2020 onder de bevoegdheden van de Cocof.

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- *Heel wat ouders brengen hun kind met de wagen naar school. Met schoolvervoer zou u veel van die auto's van de weg kunnen halen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

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

betreffende de impact van het plan Good Move op de mantelzorgers.

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- *Volgens u is het Good Moveplan, dat van het gewest tegen 2030 een groen gewest op mensenmaat moet maken, een voorbeeld van participatief proces. Die mening deelt de burgemeester van Anderlecht alvast niet. Hij verworpt het plan, omdat er onvoldoende werd overlegd met de inwoners en het geen prioriteit geeft aan een betere toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit.*

U hebt evenmin rekening gehouden met de mantelzorgers, die door het Good Moveplan vaak pas na veel omleidingen en dus veel later bij hun te verzorgen familielid geraken.

regrette également que le plan ne fasse pas une priorité de l'accès des personnes à mobilité réduite à certains arrêts de tram, par exemple.

À côté des contestations communales, sur lesquelles je ne m'attarderai pas davantage, je voudrais me faire l'écho d'un public oublié dans ce dispositif : les familles où des aidants proches vivant loin d'un parent malade ou vieillissant doivent se relayer pour lui venir en aide. Les trajets n'en finissent pas de les malmenier. Ces aidants proches pestent sans arrêt sur un plan Good Move qui met leur sécurité en danger et leur fait faire un nombre incalculable de détours alors qu'auparavant, ils parvenaient à circuler plus facilement et rapidement.

Dans ce contexte de réforme vécue par certains habitants comme une imposition brutale et non concertée, il est difficile de faire comprendre à la personne concernée, qui souvent vit seule et loin des siens, que le temps où elle attend son aidant proche est désormais plus long.

¹¹³⁹ Alors que s'est tenue, au mois d'octobre, la Semaine des aidants proches, et au vu des craintes formulées par nombre d'entre eux, je souhaiterais vous poser les questions suivantes.

Cette nouvelle façon de se déplacer dans Bruxelles et les six points du volet réglementaire tiennent-ils compte des besoins et des attentes spécifiques des aidants proches (y compris ceux qui s'ignorent) ?

Il est prévu notamment d'encadrer la mobilité dans les quartiers et d'améliorer la qualité de vie. Qu'en est-il de celle des aidants proches dont la qualité de vie est mise à mal par les répercussions de ce plan ?

Pour les aidants proches et leurs familles, le volet réglementaire « Good Choice », sensé orienter les choix individuels et collectifs sans nuire à la liberté de chacun, respecte-t-il ses promesses ?

Le plan a-t-il été soumis à une évaluation régulière, notamment en ce qui concerne les usagers faibles et autres aidants proches, ainsi que les associations qui s'attellent à leur reconnaissance ?

¹¹⁴¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il convient de faire la différence entre le plan Good Move, qui est le cadre stratégique général, et l'une de ses 50 mesures, qui consiste en l'apaisement des quartiers. Il faut bien distinguer la participation qui a présidé à la rédaction du plan régional Good Move dans sa totalité de celle qui concerne la mise en œuvre concrète de la mesure des quartiers apaisés.

Il s'agit de deux échelles différentes, d'enjeux et d'acteurs différents, de même que pour les stratégies de participation à mettre en œuvre. Au niveau du plan régional, il y a eu des années de coconstruction avec toutes les parties prenantes concernées : des citoyens, des associations, des entreprises, le secteur public, etc. Vous connaissez sans doute l'historique.

Het Good Moveplan moet mobiliteit verzoenen met de leefbaarheid van de wijken. Wat met de levenskwaliteit van de mantelzorgers? Komt u met het hoofdstuk Good Choice de belofte na om individuele en collectieve keuzes zonder eenieders vrijheid in het gedrang te brengen, te respecteren?

Wordt het plan geregeld geëvalueerd aan de hand van de noden van de zwakke weggebruikers en de mantelzorgers?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *We moeten het onderscheid maken tussen Good Move en een van de vijftig maatregelen die de wijken autoluw moeten maken. Het overleg over de opmaak van het plan verschilt van dat over de uitvoering van die maatregelen.*

De schaal, de insteek en de partijen verschillen. Good Move kwam na jarenlang overleg tussen onder meer burgers, organisaties, ondernemingen en de overheid tot stand.

Voor de verkeersluwe wijken leiden de gemeenten het participatieproces. Ze werken samen met een extern bureau en het gewest. Al heeft het proces zijn limieten. Participatie vervangt de representatieve democratie niet.

Pour les quartiers apaisés, les modalités doivent pouvoir s'adapter au contexte des différents quartiers où elles sont mises en œuvre. Nous en avons d'ailleurs longuement débattu en commission depuis septembre. J'ai pu vous expliquer comment le processus a été adapté pour mieux répondre aux enjeux. En l'occurrence, les communes pilotent le processus de mise en œuvre avec l'appui d'un bureau de participation externe et la Région. De cette manière, nous pouvons capter le plus largement possible la connaissance locale nécessaire. Mais cette situation présente bien sûr des limites : la participation ne vise pas à remplacer la démocratie représentative, ni au niveau de la Région, ni au niveau communal.

Nous devons accorder toute notre attention à la crise qui a suivi la mise en place des phases tests des nouveaux plans de circulation à Cureghem et ailleurs. Nous devons mieux en comprendre les raisons - sans doute pour partie liées à des enjeux dépassant de loin le seul champ de la mobilité - et en tirer des enseignements pour la suite. Pour ces raisons, nous avons pris le temps d'adapter la procédure.

Le concept des quartiers apaisés et la qualité du processus participatif qui a contribué à la rédaction du plan régional de mobilité dans son ensemble sont deux choses différentes sur lesquelles nous devons continuer de travailler.

¹¹⁴³ Vous regrettez que le plan ne fasse pas une priorité de l'accessibilité aux arrêts de transport public pour les personnes à mobilité réduite. Toutefois, les engagements de la Région dans ce domaine sont très importants et font partie intégrante du contrat de gestion de la STIB.

Lors de la réunion du 18 octobre dernier de notre commission, nous avons rappelé que la Région s'est engagée à rendre accessibles au moins soixante arrêts par an. Ces trois dernières années, nous avons largement dépassé cet objectif et adapté 225 arrêts. Au-delà des nombreux projets de réaménagement d'arrêts réalisés par Bruxelles Mobilité et la STIB, les communes peuvent également introduire, chaque année, des demandes de financement pour des projets de mise en accessibilité de l'espace public.

Par ailleurs, les aidants proches sont un public spécifique qui fait partie de la population bruxelloise dans son ensemble. Une majorité d'aidants apportent aujourd'hui des soins à leurs proches sans faire usage d'une voiture. Les plans de circulation de quartier vont améliorer les déplacements de ceux qui sont piétons, utilisateurs des transports publics ou cyclistes.

Toutefois, les aidants proches se déplaçant en voiture doivent pouvoir continuer à le faire. Dans la majorité des cas, la durée des déplacements automobiles n'est pas fondamentalement modifiée par les plans de circulation. Nous sommes très attentifs à cet aspect. Cette mesure consiste à limiter le trafic de transit tout en gardant les quartiers accessibles pour le trafic de destination, c'est-à-dire pour les personnes qui doivent impérativement

We moeten lessen trekken uit de testfases zoals in Kuregem. Daarom nemen we de tijd om de procedure aan te passen.

U betreurt dat in het plan geen aandacht is voor het toegankelijk maken van de tramhaltes, maar dat punt maakt al deel uit van het MIVB-beheerscontract. Bovendien kunnen gemeenten jaarlijks financiële steun vragen voor een project dat de toegankelijkheid van de openbare ruimte verbetert.

Het merendeel van de mantelzorgers verplaatst zich overigens niet met de auto. De wijkcirculatieplannen zullen verplaatsingen te voet, met het openbaar vervoer of met de fiets aangeneren maken.

Voor mantelzorgers die zich met de auto verplaatsen, brengen de circulatieplannen geen ingrijpende veranderingen. Het is de bedoeling om doorgaand verkeer te weren en de wijken toegankelijk te houden voor wie er moet zijn.

arriver dans ces quartiers. Les plans de circulation doivent être conçus en ce sens.

1145 Enfin, il ne faut pas perdre de vue que l'apaisement d'un quartier a un effet positif sur la mobilité des plus faibles, notamment pour une proportion importante de personnes handicapées, âgées ou moins valides. Celles-ci bénéficient directement d'un quartier avec moins de trafic : les déplacements à pied en deviennent plus sûrs et agréables, ce qui incite davantage à sortir de chez soi, les nuisances sonores et la pollution de l'air diminuent, etc.

Par ailleurs, afin d'affiner notre connaissance des besoins spécifiques des aidants proches, Bruxelles Mobilité a récemment pris connaissance du lancement d'une enquête menée par l'ULB à la demande de la Cocof et de la Cocom au sujet des besoins des personnes en situation de handicap et de leurs aidants proches. Bruxelles Mobilité s'informerait des éventuels enseignements à en tirer pour ce qui concerne la mobilité. Parallèlement, elle prendrait contact avec l'ASBL Aidants proches Bruxelles afin de mieux comprendre leurs besoins spécifiques.

Le plan Good Move fait l'objet d'un suivi continu. Les impacts sur les usagers faibles sont également pris en considération, d'une part via les études d'incidences des projets de régulation automobile, d'autre part par la concertation continue que nous menons avec le secteur associatif, entre autres le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles, walk.brussels, l'ASBL Garance, le conseil consultatif de la personne handicapée, dans le cadre de la Commission régionale de la mobilité, mais aussi en dehors.

1147 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Je tiens à signaler que toutes mes questions concernaient les aidants proches - je n'ai pas l'habitude de faire dans la malhonnêteté. J'ai bien compris la différence entre ce qui est décidé au niveau régional et communal. À Schaerbeek, ce qui provoque la colère des habitants résulte souvent de décisions prises au niveau de la majorité locale.

Tout le monde veut des quartiers apaisés, moins de pollution, plus de sécurité, une utilisation plus rationnelle de la voiture en privilégiant le vélo lorsque c'est possible. Toutefois, certaines personnes n'ont pas d'autre choix que d'utiliser la voiture.

Je souhaiterais que soient répertoriés tous les aidants proches - dont ceux qui s'ignorent - comme les personnes qui aident leurs parents qui vivent dans des quartiers populaires. Ces personnes âgées ne sont pas dans des maisons de repos, mais restent chez elles. Or, leurs proches qui s'en occupent habitent parfois loin d'elles. Il est important d'en tenir compte, ce que nous n'avons pas assez fait.

À titre personnel, ma mère est veuve et vit chez elle. Je suis issu d'une famille de huit enfants. Je vais chez ma maman à pied, ma sœur lui rend visite en se déplaçant à trottinette lorsqu'elle en a la possibilité, mon frère se déplace quant à lui à vélo, mais d'autres membres de la famille n'ont pas d'autre choix que de venir en voiture.

Het verkeersluw maken van de wijk heeft ook een gunstig effect op de mobiliteit van zwakke weggebruikers en bijgevolg ook van personen met een beperkte mobiliteit.

Om de noden van mantelzorgers beter te begrijpen, bestudeert Brussel Mobiliteit een onderzoek van de ULB, waartoe de Cocof en de GGC opdracht hebben gegeven. Tegelijkertijd is er overleg met de vzw Aidants proches Bruxelles.

Het Good Moveplan wordt constant gemonitord. De impact op de zwakke weggebruikers wordt gevolgd aan de hand van effectenstudies en overleg met belangengroepen.

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- *Mijn vragen gingen uitsluitend over de mantelzorgers. Ik weet dat er een verschil is tussen wat het gewest beslist en wat de gemeenten hebben beslist. De woede in Schaerbeek valt toe te schrijven aan lokale beslissingen.*

Iedereen wil verkeersluwe wijken, minder vervuiling, meer veiligheid en rationeler autogebruik, maar soms hebben mensen geen andere keuze dan de auto te nemen.

Ik pleit voor een overzicht van mantelzorgers in alle volkswijken. Ze helpen vaak bejaarden die thuis blijven en wonen soms niet in de buurt. Met deze vrijwilligers die onze samenleving een grote dienst bewijzen, hebben we onvoldoende rekening gehouden.

- Het incident is gesloten.

Je voudrais attirer l'attention sur ces gens qui rendent un grand service d'utilité publique en s'occupant de nos personnes âgées. Nous devons davantage tenir compte d'eux dans nos plans de mobilité, censés améliorer le cadre de vie des Bruxellois et des Bruxelloises.

- *L'incident est clos.*

1151 **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

1151 **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,**

1151 **concernant la hausse du nombre d'accidents en Région de Bruxelles-Capitale.**

1153 **M. David Weytsman (MR).**- Le 1er janvier 2021 était mis en place le concept de ville 30. Un an plus tard, vous vous réjouissiez dans la presse de son succès en matière de sécurité routière, arguant notamment de la baisse du nombre de décès. Dans le cadre des travaux budgétaires, vous citez une diminution de 33 % du nombre d'accidents graves et de 65 % du nombre de décès au cours de la première année.

Malheureusement, les derniers chiffres publiés par l'Institut Vias font état de très mauvais résultats pour la Région de Bruxelles-Capitale : le nombre d'accidents corporels est passé de 639 à 838, soit une hausse de 31 %, le nombre de blessés passe de 724 à 954, soit également une hausse de 31 %, le nombre total de victimes grimpe de 32 % et le nombre de morts double. Il n'y a jamais eu autant d'accidents à Bruxelles sur les dix dernières années.

Je tiens à affiner ce constat en analysant les profils les plus touchés par les accidents. Nous constatons ainsi une hausse de 15 % pour les piétons, de 28 % pour les cyclistes, de 238 % pour les utilisateurs de trottinettes (en libre-service ou privées) et de 109 % pour les conducteurs de scooter. Pour les cyclistes et trottinettes, cette hausse était déjà structurelle et plus rapide que l'augmentation de la part modale de ces deux moyens de transport.

Par ailleurs, la tendance à la baisse du nombre d'accidents impliquant automobilistes et piétons, observée précédemment, semble aussi s'être inversée, avec une augmentation de 20 % des accidents impliquant des occupants d'une voiture et de 15 % pour les piétons.

1155 Ces chiffres sont extrêmement préoccupants et je m'interroge dès lors sur l'efficacité de vos choix en matière de sécurité routière. Qu'est-ce qui a changé ? Comment expliquez-vous la différence entre les chiffres publiés pour les premiers trimestres 2021 et 2022, d'une part, et ceux que vous annonciez comme bons pour le premier anniversaire de la ville 30, d'autre part ?

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

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

betreffende de toename van het aantal ongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Op 1 januari 2021 werd stad 30 ingevoerd. Een jaar later juichte u in de pers het succes van die maatregel toe. U verklaarde dat het aantal ernstige ongevallen tijdens het eerste jaar daalde met 33% en het aantal doden met 65%.*

Helaas zijn de jongste cijfers van Vias Institute voor het Brussels Gewest veel minder goed: het aantal ongevallen met letsels steeg met 31%, het aantal gewonden met 31%, het totale aantal slachtoffers met 32% en het aantal verkeersdoden verdubbelde. De voorbije tien jaar zijn er in Brussel nog nooit zoveel ongelukken gebeurd.

Er was een stijging van de ongevallen met 15% voor voetgangers, 28% voor fietsers, 109% voor scootrijders en 238% voor stepgebruikers. Tot slot steeg het aantal ongevallen waarbij automobilisten betrokken waren met 20%.

Hoe verklaart u het verschil tussen de cijfers van Vias Institute en de cijfers die u aankondigde na de eerste verjaardag van stad 30?

Wat zijn de redenen voor een dergelijke stijging? Wat is er veranderd?

Quelles raisons expliquent une telle augmentation au moment même où la vitesse a été abaissée et où de nombreux aménagements, temporaires ou non, ont été réalisés ?

Une étude a-t-elle été effectuée sur les tensions clairement perçues parmi les usagers depuis la mise en place de vos politiques ? Peuvent-elles entraîner des accidents ?

Observe-t-on une augmentation plus forte du nombre d'accidents à certains endroits, notamment sur les grands axes ? Je rappelle que l'objectif des mailles est de concentrer la mobilité sur ces derniers, lesquels se retrouvent donc saturés et congestionnés. La multiplication des embouteillages provoque-t-elle des accidents supplémentaires ?

En 2018, des communes comme Jette, Uccle et Woluwe-Saint-Pierre étaient plus touchées que d'autres par la hausse de la gravité des collisions. Est-ce toujours le cas ? Comment avez-vous travaillé sur cette question avec les communes concernées en matière de budget, de conseil ou d'aménagement des axes régionaux ?

Comment évaluez-vous les mailles instaurées dans les quartiers, leur incidence sur la multiplication des embouteillages et leur impact sur la sécurité routière, avec les risques supplémentaires d'accidents ?

La multiplication des accidents de vélo continue, mais elle ne peut se justifier uniquement par l'augmentation du nombre de cyclistes. Ainsi, sur les années 2019 et 2020, 1.441 cyclistes ont été blessés, toutes gravités confondues, dans une collision impliquant une voiture, 314 ont été blessés dans des accidents sans partie adverse et 55 lors d'accidents impliquant un piéton. Les accidents entre cyclistes ont fait 88 victimes.

Comment expliquez-vous cette hausse spectaculaire, notamment le fait qu'un cycliste sur deux ayant eu un accident grave n'est entré en collision avec personne ? Je présume que cela peut être expliqué par des problèmes de voirie. Pour cette raison, nous vous appelons à élaborer le plus rapidement possible un plan pluriannuel d'investissement dans les voiries et les trottoirs. Quels sont les montants alloués en 2021 et 2022 à la rénovation des trottoirs et des pistes cyclables ?

¹¹⁵⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La thématique a été longuement abordée dans le cadre des discussions budgétaires. Elle mérite en effet de l'être, car les chiffres de cette année ne sont pas conformes à nos attentes en matière de vision zéro, c'est-à-dire zéro blessé grave ou mort sur nos routes à l'horizon 2030. Pour y parvenir, nous avons besoin de mesures renforcées.

Concernant les différences entre les deux années, chacune de mes communications reposait sur les chiffres officiels. Il est vrai qu'il y a une différence entre les chiffres, et il s'impose de les examiner sur le long terme. Nous devons analyser les raisons expliquant les augmentations et les diminutions afin d'en tirer

Hebt u nagegaan of de spanningen die de gebruikers duidelijk ervaren door uw beleid tot ongevallen leiden?

Is er een grotere toename van het aantal ongevallen op bepaalde plaatsen, in het bijzonder op grote wegen? De invoering van verkeersluwe zones heeft tot doel het verkeer af te leiden naar zulke wegen, die daardoor overbelast worden. Veroorzaakt de toename van de files extra ongelukken?

In 2018 steeg het aantal ernstige ongevallen sterker in de gemeenten Jette, Ukkel en Sint-Pieters-Woluwe dan in andere gemeenten. Is dat nog steeds het geval? Hebt u met de betrokken gemeenten samengewerkt om beterschap te brengen?

Ook het aantal fietsongevallen blijft stijgen. In 2019 en 2020 raakten 1.441 fietsers gewond bij aanrijdingen met een auto, 314 bij ongevallen zonder tegenpartij, 88 bij ongevallen met een andere fietser en 55 bij ongevallen met een voetganger. Hoe verklaart u die dramatische stijging?

De helft van de fietsers die een ernstig ongeval had, kwam met niemand in botsing. Ik neem aan dat dit kan worden verklaard door problemen met het wegdek. Daarom roepen wij u op om zo snel mogelijk een meerjareninvesteringsplan op te stellen. Hoeveel geld wordt er in 2021 en 2022 uitgetrokken voor de renovatie van trottoirs en fietspaden?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De cijfers voldoen inderdaad niet aan onze verwachtingen. Om ons streefdoel van nul doden en zwaargewonden in 2030 te bereiken, zijn er krachtadigere maatregelen nodig. Wij moeten de redenen voor de stijgingen en dalingen analyseren en daar de nodige lessen uit trekken.*

De toename van het aantal fiets- en stepongevallen is inderdaad niet in verhouding met de toename van het aantal fietsers en steppers, maar een stuk groter.

Voor steps blijkt uit de ongevallencijfers dat er in april 2022 vier keer zoveel ongevallen plaatsvonden als in april 2021, in mei 2022 meer dan drie keer zoveel als in mei 2021, en in juni

les enseignements nécessaires. Je rappelle que derrière chaque statistique se cachent des vies brisées par un accident.

Vous relevez que l'augmentation la plus forte concerne les utilisateurs de trottinettes électriques. La hausse relative des accidents de cyclistes doit être mise en perspective avec la hausse du nombre de cyclistes. Il en va de même pour les trottinettistes. Cependant, l'augmentation n'est pas proportionnelle et des réponses doivent être trouvées.

En ce qui concerne les accidents impliquant des automobilistes et des piétons, nous devons tendre vers l'objectif zéro et éviter d'en revenir aux statistiques d'avant la crise du Covid-19.

Pour ce qui est des trottinettes, les chiffres d'accidents montrent qu'il y a eu quatre fois plus d'accidents en avril 2022 par rapport à avril 2021, plus de trois fois plus en mai 2022 par rapport à mai 2021, et deux fois plus en juin 2022 par rapport à juin 2021. L'augmentation du nombre de blessés parmi les trottinettistes représente près de la moitié de l'augmentation du nombre de blessés entre le premier trimestre 2021 et le premier trimestre 2022.

¹¹⁵⁹ Compte tenu de ces chiffres effrayants en matière de sécurité routière, le ministre fédéral Gilkinet a pris des mesures au niveau du Code de la route afin de cadrer certaines pratiques, notamment l'interdiction de rouler à deux sur une trottinette en libre-service, l'interdiction de rouler sur le trottoir et l'obligation d'avoir plus de seize ans. Les accidents sont plus nombreux à Bruxelles en raison de l'important taux d'utilisation de ces engins, mais le phénomène n'est pas propre à notre Région.

La police est maintenant habilitée à effectuer des contrôles. Les services de police en ont réalisé cet été, par le biais d'opérations coup de poing très médiatisées, et continuent de le faire. Parallèlement, la Région a réduit de 25 à 20 km/h la vitesse de toutes les trottinettes partagées et limité la vitesse à 8 km/h sur les piétonniers d'Ixelles et de la Ville de Bruxelles.

Par ailleurs, l'augmentation du nombre d'accidents cyclistes peut s'expliquer en partie par la forte augmentation du nombre de cyclistes. En l'occurrence, l'augmentation du nombre d'accidents n'est pas due aux mêmes raisons que pour les trottinettes.

¹¹⁵⁹ **M. David Weytsman (MR).**- Vous voulez dire par là que, contrairement à ce que j'ai dit, la croissance du nombre d'accidents est moins importante que la croissance du nombre de cyclistes ?

¹¹⁵⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je fais preuve de prudence dans mes déclarations, car des conclusions ne peuvent être tirées que sur le long terme. C'est en effet ce que tend à montrer la première analyse du service compétent en matière de sécurité routière. Il y a une augmentation du nombre de cyclistes accidentés et je ne compte pas nuancer cette information. Nous n'allons pas l'accepter pour autant.

2022 twee keer zoveel als in juni 2021. De toename van het aantal verwondingen bij steppers verklaart bijna de helft van de toename van het aantal verwondingen tussen het eerste kwartaal van 2021 en het eerste kwartaal van 2022.

Naar aanleiding van die schrikbarende cijfers heeft federaal minister Gilkinet extra maatregelen in het verkeersreglement opgenomen. Zo moet je voortaan zestien jaar zijn om een step te gebruiken. Bovendien mag je niet meer met de step op het trottoir rijden of met twee op de step. Daarnaast heeft het gewest de maximumsnelheid voor steps verlaagd van 25 km/u naar 8 km/u in de voetgangerszones en naar 20 km/u in de rest van Brussel.

Ongevallen met steps komen vaker voor in Brussel omdat hier veel steps worden gebruikt.

De stijging van het aantal fietsongevallen kan deels worden verklaard door de sterke toename van het aantal fietsers. De redenen voor de stijging van het aantal fietsongevallen zijn niet dezelfde als bij steps.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- Bedoelt u dat de toename van het aantal ongevallen minder groot is dan de toename van het aantal fietsers?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Dat blijkt inderdaad uit de eerste analyse van de dienst Verkeersveiligheid. Desalniettemin is het aantal gewonde fietsers gestegen en daar moeten we iets aan doen.

Zowel voor fietsers als steppers blijven wij het Actieplan verkeersveiligheid uitvoeren. Wij werken op drie fronten: bewustmaking, controle en verbetering van de infrastructuur.

Tant pour les cyclistes que pour les trottinettes, nous continuons à mettre en œuvre notre plan d'action de sécurité routière. Certes, le nombre d'accidents est en hausse, mais nous ne souhaitons pas pour autant que le nombre de ces usagers faibles diminue. Nous avançons ainsi sur trois volets : sensibilisation, contrôle et amélioration de l'infrastructure. Nous avons planifié diverses campagnes dans ce cadre. En matière de sécurité routière, l'infrastructure a toute son importance.

¹¹⁶⁵ Vous m'avez interrogée sur les différences observées entre les voiries auto plus, auto confort et auto quartier, ainsi que sur les différences éventuelles là où des mesures de mobilité ont été prises. Sur la base des éléments dont nous disposons, il m'est très difficile de vous répondre. Bruxelles Mobilité a réalisé une analyse de données recueillies entre 2016 et 2021, qui a montré que Jette, Uccle et Woluwe-Saint-Pierre enregistraient une évolution négative au niveau de la gravité des accidents, plus concrètement depuis 2018 pour Jette et depuis 2020 pour Uccle et Woluwe-Saint-Pierre.

Les données supplémentaires se limitant à celles du premier semestre 2022, il est encore trop tôt pour constater d'éventuels changements de tendances. Les nombres absolus de blessés graves par semestre et par commune étant minimes, il faut une période d'observation plus longue pour pouvoir formuler des constats.

Ces trois communes demandent régulièrement des subsides pour des aménagements de sécurisation des infrastructures. En matière de contrôle-sanction, la Région permet aux zones de police de louer à la semaine des lidars, qui sont bien utilisés.

Concernant l'impact des mailles sur le nombre d'accidents, les premières mailles sont en cours de mise en œuvre et les chiffres actuels courent jusqu'au premier trimestre 2022. L'impact lié à l'apaisement des quartiers n'est pas encore connu avec précision, je ne peux vous donner que des estimations.

¹¹⁶⁷ **M. David Weytsman (MR).** - En ce qui concerne les trottinettes et les cyclistes, le débat sur le port du casque chez les enfants manque toujours. Nous reformulons régulièrement cette demande et ne sommes pas les seuls.

Je me permets de revenir sur l'étude concernant les cyclistes, selon laquelle un accident grave sur deux serait lié aux infrastructures. Ce constat doit nous inciter à réfléchir et à réaliser les investissements nécessaires à leur rénovation. Je reviens donc sur la volonté de mettre en place un plan pluriannuel d'investissement le plus rapidement possible. Il est absolument nécessaire de mieux sécuriser l'ensemble de nos infrastructures, voiries, trottoirs ou encore pistes cyclables.

Par ailleurs, je trouverais intéressant d'analyser les tensions de plus en plus fortes sur la route, probablement liées aux politiques mises en place aujourd'hui. Ces tensions sont-elles génératrices d'accidents supplémentaires ?

De analyse van de gegevens die tussen 2016 en 2021 werden verzameld, toonde inderdaad een negatieve evolutie van het aantal ernstige ongevallen in Jette, Ukkel en Sint-Pieters-Woluwe aan. Aangezien de aanvullende gegevens beperkt zijn tot de eerste helft van 2022, is het nog te vroeg om eventuele veranderingen in de trends vast te stellen. De drie gemeenten vragen regelmatig subsidies voor de verbetering van de infrastructuur. Voor de handhaving kunnen de politiezones lidars van het gewest huren. Zij maken daar gretig gebruik van.

De eerste verkeersluwe mazen worden momenteel ingevoerd. Het is dus nog te vroeg om de impact ervan op het aantal ongevallen te evalueren.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans). - *Ik betreur dat er nog steeds geen debat over een helmplicht voor steppende en fietsende kinderen heeft plaatsgehad.*

Uit de studie over fietsers blijkt dat de helft van de ernstige ongevallen verband houdt met de infrastructuur. Het is dus absoluut noodzakelijk om de veiligheid van de wegen en fietspaden te verbeteren.

Voorts lijkt het mij interessant om na te gaan of de toenemende spanningen op de weg het aantal ongevallen doen stijgen.

Tot slot zou het nuttig zijn om in de toekomst te onderzoeken of de toegenomen verkeersconcentratie op bepaalde wegen door de uitvoering van Good Move tot meer ongevallen leidt.

Enfin, la philosophie même du plan Good Move et des mailles est de renvoyer une partie du trafic sur les axes du réseau auto plus. Je voudrais que l'on examine, dans le futur, si l'hyperconcentration sur certains axes, davantage congestionnés aujourd'hui qu'hier, n'est pas génératrice d'accidents, au détriment de la mobilité douce tout autant que des automobilistes.

¹¹⁶⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Vous formulez plusieurs hypothèses et me demandez de les confirmer ou de les infirmer, chiffres à l'appui.

Vous comprendrez qu'il n'est pas évident de tirer des conclusions de chiffres provisoires. Il y a deux semaines se sont tenus les états généraux de la sécurité routière, organisés par le ministre fédéral de la mobilité, M. Gilkinet. Toutes les Régions y participaient. M. Van Quickenborne, responsable, entre autres, du volet sécurité routière du parquet, y a relevé une augmentation de l'agressivité et des tensions dans la société, et donc dans le trafic.

Nous ne pouvons confirmer ce phénomène par des chiffres, mais nous devons évidemment y être attentifs. Je puis en revanche vous affirmer que l'infrastructure est un enjeu essentiel pour la sécurité routière, tant à l'égard des utilisateurs de modes actifs - piétons et cyclistes - que des automobilistes. Elle constitue l'un des trois volets sur lesquels nous pouvons travailler.

Ainsi, la moitié des accidents impliquant des piétons était due au manque de visibilité. Aussi avons-nous commencé à installer des arceaux à vélos avant chaque passage pour piétons, rendant impossible tout stationnement - au demeurant illégal.

De même, l'aménagement de nouvelles infrastructures cyclables répond à cet enjeu de sécurité routière pour les modes actifs. Nous devons en outre poursuivre la rénovation des trottoirs et adapter les zones à concentration d'accidents existantes.

Enfin, il y a lieu de trouver un levier pour encourager le port du casque, qui peut effectivement sauver des vies. Les études dont nous disposons montrent les effets positifs de la sensibilisation aux Pays-Bas, où le port du casque n'est pas obligatoire.

¹¹⁷¹ **M. David Weytsman (MR).**- Ce que vous dites est inexact. Nous parlons du port du casque pour les enfants, tandis que vous répondez avec des études sur le port du casque généralisé.

Par ailleurs, ce ne sont pas des hypothèses que je formule, mais des demandes d'études sur les tensions et sur l'impact de Good Move sur la sécurité routière.

Enfin, il faut reconnaître une constante dans le chef du MR. Depuis le début, nous vous disons qu'on ne peut pas décréter la sécurité routière ou une ville 30, mais qu'il faut travailler sur les aménagements. D'ailleurs, 65 % des voiries étaient déjà en zone 30. Il faut améliorer l'infrastructure et l'aménager.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *U vraagt mij om verschillende hypothesen met cijfers te bevestigen of te weerleggen. Het is evenwel niet eenvoudig om conclusies te trekken uit voorlopige cijfers.*

Tijdens de jongste staten-generaal van de verkeersveiligheid wees federaal minister Van Quickenborne erop dat de toename van agressie en spanning in de samenleving ook te zien is in het verkeer. We kunnen dat probleem evenwel niet met cijfers bevestigen.

Wat ik wel kan bevestigen, is dat een goede infrastructuur bijdraagt aan de verkeersveiligheid. De helft van de ongevallen met voetgangers was te wijten aan een gebrek aan zichtbaarheid. Daarom zijn we begonnen met het plaatsen van fietsrekken voor elk zebrapad, zodat auto's er niet meer kunnen parkeren. Voorts leggen we nieuwe fietspaden aan, vernieuwen we trottoirs en passen we ongevalgevoelige zones aan.

We moeten tot slot bekijken hoe we het dragen van een helm kunnen aanmoedigen, want dat kan levens redden. In Nederland is een helm niet verplicht, maar heeft bewustmaking heel positieve resultaten opgeleverd.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *Ik had het over helmgebruik voor kinderen, terwijl u reageert met studies over algemeen helmgebruik. Bovendien formuleer ik geen hypothesen, maar vraag ik om studies over de spanningen in het verkeer en het effect van Good Move op de verkeersveiligheid.*

De MR heeft van bij het begin gezegd dat de stad 30 niet alle verkeersveiligheidsproblemen zal oplossen en dat we vooral de infrastructuur moeten verbeteren. Wat we vandaag zien is een mislukking van uw beleid.

- Het incident is gesloten.

C'est un échec de votre politique que nous observons aujourd'hui. Même les accidents graves de cyclistes - sur lesquels vous travaillez depuis que vous êtes arrivée - sont en forte augmentation.

Je reviens donc avec cette demande de plan pluriannuel d'investissement pour y voir clair sur les investissements et engagements du gouvernement dans le futur.

- *L'incident est clos.*

1175 **QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN**

1175 **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,**

1175 **concernant les alternatives aux blocs de béton.**

1177 **M. David Weytsman (MR).**- Ce sujet rejoint mes questions précédentes sur les aménagements nécessaires à une mobilité optimale en Région bruxelloise.

À la suite d'une de mes questions, j'ai appris que depuis 2016, 2.838 blocs de béton avaient été commandés et placés par Bruxelles Mobilité sur les voiries régionales. Des blocs sont également loués temporairement, ou achetés et placés par la Région et les communes.

Je soulignais à l'époque le manque d'uniformisation des blocs utilisés et dénonçais les usages divers et variés de ces dispositifs, destinés tantôt à sécuriser une piste cyclable, tantôt à délimiter un passage pour piétons. Je m'inquiétais également des conséquences de ces solutions « temporaires » sur la sécurité des différents usagers de la route.

Je vous encourageais à uniformiser le matériel utilisé entre acteurs régionaux et communaux, à délimiter clairement les fonctions indispensables pour la sécurité routière, à utiliser ces blocs de béton avec la plus grande parcimonie et à travailler à leur embellissement et à celui des voiries régionales. Le compte Instagram recensant ces dispositifs continue d'alimenter sa page quotidiennement avec de nouveaux blocs loufoques et souvent inutiles.

Après l'échec retentissant des mailles du plan Good Move et le retrait des blocs par plusieurs communes, de nombreux membres des différents partis, y compris de la majorité, se sont émus du choix de ces blocs de béton. La présidente du parti Ecolo a dit regretter « un symbole désastreux et un manque d'esthétique évident qui génère un sentiment d'enfermement ». Des mandataires socialistes ont même comparé les blocs de béton à ce que l'on trouve dans certaines régions du monde.

Je suis convaincu qu'une réelle concertation aurait permis de mieux sélectionner le mobilier à installer et, surtout, les endroits

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

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

betreffende de alternatieven voor betonblokken.

De heer David Weytsman (MR) (*in het Frans*).- *Sinds 2016 heeft Brussel Mobiliteit diverse types betonblokken definitief en tijdelijk op de Brusselse gewestwegen geplaatst, soms om de fietsbanen te beveiligen, soms om voetgangerspaden af te bakenen. Destijds al drong ik erop aan dat overal hetzelfde materiaal zou worden gebruikt zowel op gemeentewegen als op gewestwegen, dat u duidelijk de functie zou omschrijven omwille van de verkeersveiligheid en dat u zou vermijden dat de blokken de omgeving ontsieren. Na de perikelen met Good Move en de verwijdering van blokken door meerdere gemeenten lieten verscheidene politici zich negatief uit over de betonblokken. Met goed overleg had u wellicht esthetischere oplossingen gevonden, die geen extra kosten voor verplaatsing en vervanging hadden veroorzaakt.*

Wat kost de plaatsing en de verplaatsing van betonblokken in het kader van Good Move aan de gemeenten?

Hoe wilt u de betonblokken voortaan gebruiken?

De regering, de gemeenten en de Brusselaars zijn koele minnaars van de betonblokken. Welke alternatieven onderzocht u? Welke oplossing verkiezen de Brusselaars? Organiseerde u samen met de gemeenten overlegmomenten daarover?

Subsidieert het gewest de gemeenten nog voor de plaatsing van betonblokken? Zo ja, voor welke situaties?

à sécuriser. Nous aurions aussi évité des coûts inutiles pour le déplacement et la réparation des blocs abîmés. Quel est le coût pour les communes de ces politiques de placement et déplacement de blocs, notamment dans le cadre du plan Good Move ? Je vous ai interrogée à ce sujet, mais vous ne m'avez pas répondu.

Le groupe MR vous demande de changer de méthode. Je souhaite savoir comment ce type de dispositif sera utilisé à l'avenir sur les voiries communales et régionales.

Au vu du peu de soutien dont bénéficie ce type de dispositif au sein du gouvernement, dans les communes et parmi la population, quelles solutions alternatives avez-vous étudiées afin de permettre des aménagements temporaires plus lisibles, uniformisés, sécurisés et plus beaux ?

Quels types d'aménagements les citoyens préfèrent-ils ? Quelles concertations avez-vous organisées en partenariat avec les communes ?

La Région continue-t-elle de subsidier les communes pour l'installation de tels dispositifs ? Dans quels cas et pour quelles missions ?

¹¹⁷⁹ Depuis ma dernière question, combien de blocs de béton ont-ils encore été installés sur les voiries régionales et communales ? Le mouvement se poursuit-il ?

Vous indiquiez que Bruxelles Mobilité veillait à l'entretien des blocs grâce à Fix My Street et aux réseaux sociaux. Ces outils permettent-ils de savoir quand ils ont été déplacés ?

Si ces blocs sont vraiment nécessaires dans certains cas, j'avais insisté sur la nécessité de renforcer leur esthétique. Selon vous, Bruxelles Mobilité travaillait, dans le cadre de Bike for Brussels, à une proposition de décoration. Qu'en est-il et pourquoi ne pas avoir encore lancé d'appel aux citoyens ?

Enfin, des accidents ont été signalés, notamment sur des pistes cyclables où des blocs avaient été déplacés - un de nos collègues l'a d'ailleurs mentionné ici même -, car ils n'étaient pas assez visibles. Quel est l'impact de ces blocs de béton sur la sécurité routière ? Pourquoi ne pas avoir doté les blocs de bandes réfléchissantes ?

¹¹⁸¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous pouvons débattre de la question toutes les semaines, mais il existe une liste d'attente pour les questions parlementaires. C'est à la commission de gérer ses travaux. Je répondrai donc dans le même sens que la fois précédente.

¹¹⁸¹ **Mme la présidente.**- Madame la Ministre, ce n'est pas la commission, mais le Bureau élargi qui a renvoyé cette question. Celle-ci a été transmise et acceptée dans les règles.

¹¹⁸¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je constate néanmoins que je devrai répondre aujourd'hui à de nombreuses questions

Hoeveel betonblokken werden er geplaatst sinds mijn vorige vraag? Gebeurt dat nog steeds?

U zei destijds dat Brussel Mobiliteit de blokken onderhoudt na meldingen via Fix My Street of op sociale media. Bieden die toepassingen ook informatie over verplaatste blokken?

Waar betonblokken noodzakelijk zijn, moeten ze worden verfraaid. Werkt Brussel Mobiliteit daaraan? Waarom kwam er nog geen oproep?

Ten slotte gebeurden er ongevallen met betonblokken die niet zichtbaar genoeg waren. Welke impact hebben ze op de verkeersveiligheid? Waarom zitten er geen reflecterende stroken op?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Voorafgaandelijk, we kunnen hier wekelijks over het thema debatteren en de commissie regelt zelf haar werkzaamheden, maar er is een wachtlijst voor de parlementaire vragen. Mijn antwoord zal ongeveer hetzelfde zijn als de vorige keer.*

Mevrouw de voorzitter.- *Mevrouw de minister, het Uitgebreid Bureau heeft de vraag volgens de regels goedgekeurd.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik stel niettemin vast dat ik een reeks vragen moet beantwoorden*

auxquelles j'ai déjà répondu assez récemment. Pareille situation ne me pose pas problème, mais elle a évidemment un impact sur le nombre de questions qui peuvent être traitées.

À la question de l'impact des blocs de béton sur la sécurité routière, je répondrai en donnant deux exemples. D'abord, le pont de Cureghem, qui est une zone à concentration d'accidents (ZACA), un point noir pour la sécurité routière. Cet endroit donnait lieu à de nombreux accidents et il fallait tester la pertinence d'un rond-point. Nous avons donc placé des blocs de béton à cet endroit et cela a permis d'améliorer la sécurité routière. Sur la base de cette évaluation, nous avons demandé un permis et dès que nous l'aurons obtenu, nous entamerons le chantier pour la mise en œuvre de ce rond-point.

Nous aurions pu renoncer à la phase de test et entamer directement l'aménagement définitif, mais cela n'aurait peut-être pas été la meilleure réponse à apporter, ou il aurait fallu procéder à des adaptations. Le système des blocs nous permet donc de tester et d'adapter les solutions, mais aussi d'aller plus vite. Désormais, ce carrefour est beaucoup mieux sécurisé.

Cette zone à concentration d'accidents a été traitée par la mise en œuvre de mesures temporaires. Je préférerais un aménagement définitif, mais si l'utilisation des blocs de béton permet de sauver des vies en allant plus vite, alors je choisis cette solution.

¹¹⁸⁷ Vous dites que les cyclistes ont besoin d'une infrastructure sécurisée pour éviter les accidents. Un bel exemple est la rue de la Loi, où les conflits étaient nombreux entre piétons et cyclistes, car ils y partageaient le même espace. Nous avons créé une piste cyclable séparée en utilisant des blocs de béton pour que les cyclistes soient séparés des voitures.

Je souhaite réaliser un aménagement définitif, raison pour laquelle nous avons demandé un permis. Mais en attendant, plus de 200.000 personnes passent chaque jour par là et je préfère les protéger en leur offrant une infrastructure temporaire plutôt que ne rien faire.

Les mailles sont un autre exemple. Savez-vous combien de blocs de béton ont été utilisés pour la maille de la place Eugène Verboekhoven à Schaerbeek ? Il a toujours été dit que ce quartier était bordé de nombreux blocs de béton, or il n'y en a pas.

J'en viens aux solutions alternatives. Lors de la phase de diagnostic d'un plan de circulation, nous réfléchissons avec les citoyens à des mesures susceptibles d'apaiser les quartiers. J'ai déjà expliqué à plusieurs reprises la manière dont nous comptons adapter, améliorer et soutenir les communes dans la réalisation de cette phase de participation.

Dans la phase de mise en œuvre, nous évaluons la nouvelle situation et l'adaptions si nécessaire. Il est alors possible de travailler d'abord avec des aménagements temporaires et transitoires, ce qui est nécessaire quand le test doit être adapté

waar ik onlangs al op antwoordde. Ik vind dat geen probleem, maar het beïnvloedt wel het aantal vragen dat kan worden behandeld.

Wat de verkeersveiligheid betreft, is bij proefopstellingen met betonblokken op zwarte punten gebleken dat een herinrichting van de betrokken kruispunten het aantal ongevallen kan beperken. We hadden de testfase met betonblokken kunnen overslaan en meteen tot de heraanleg overgaan, maar mogelijk bood die dan niet de beste oplossing. Met betonblokken is het mogelijk om meerdere mogelijkheden te testen.

Een definitieve heraanleg is op dergelijke zwarte punten wenselijk, maar als ik sneller levens kan redden door betonblokken te laten plaatsen, doe ik dat.

U zegt dat fietsers nood hebben aan veilige fietsvoorzieningen. De Wetstraat is daar een mooi voorbeeld van, want toen fietsers en auto's dezelfde ruimte deelden, waren er veel conflicten. Met betonblokken hebben we er een gescheiden fietspad kunnen maken.

Er rijden dagelijks 200.000 mensen door de Wetstraat en zolang er geen definitief fietspad ligt, heb ik liever dat ze gebruik kunnen maken van een veilige tijdelijke infrastructuur.

De verkeersluwe wijken zijn een ander voorbeeld. Weet u hoeveel betonblokken eraan te pas komen om het Eugène Verboekhovenplein in Schaerbeek verkeersluw te maken? Er wordt altijd beweerd dat die buurt vol betonblokken staat, maar er staat er niet een.

Tijdens de diagnosefase van een verkeersplan bekijken we samen met de burgers hoe we wijken verkeersluw kunnen maken. Tijdens de uitvoeringsfase sturen we desnoods bij. Bij de definitieve heraanleg kiezen we duurzame materialen.

We willen dat alle weggebruikers zich veilig kunnen verplaatsen, ook tijdens de testfase. Tijdelijke fysieke obstakels bieden meer veiligheid, vooral voor actieve weggebruikers. We gebruiken liever geen betonblokken, maar ze helpen om gevaarlijke plekken snel veiliger te maken.

sur la base d'une évaluation. Quand l'aménagement est définitif, nous choisissons les matériaux les plus durables.

Nous voulons que tous les usagers de la route se déplacent en toute sécurité, y compris dans la phase de test. Il arrive que des objets qui fonctionnent comme des obstacles physiques temporaires garantissent plus de sécurité, surtout aux modes actifs.

Évidemment, nous préférons ne pas utiliser de blocs de béton quand ils ne sont pas nécessaires. Ils permettent de résoudre un problème de sécurité immédiat, car il n'est pas acceptable d'attendre des années pour améliorer la sécurité routière dans des endroits répertoriés comme dangereux. J'ai pris pour exemple une piste cyclable protégée par des blocs de béton à la demande des associations cyclistes.

¹¹⁸⁹ Bruxelles Mobilité étudie diverses solutions alternatives : potelets, séparateurs, bordures, bacs à fleurs, îlots préformés Gluestone, bordures et, en fonction des endroits, caméras de système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (automatic number plate recognition, ANPR), modules de jeux ou de sport.

Quant à la préférence des citoyens, elle dépend de la situation. Sur la rue de la Loi, nous n'allons évidemment pas séparer la piste cyclable par des aires de jeux. Par contre, de tels dispositifs peuvent être envisagés dans le cadre d'un quartier apaisé, dans des endroits créés par l'adaptation de la circulation, par exemple dans le centre-ville (skatepark, caméras ANPR, etc.).

Bruxelles Mobilité tient évidemment compte des entretiens que peuvent nécessiter de tels aménagements (arrosage, remplacement, etc.). L'agence essaie de combiner plusieurs solutions là où c'est possible.

Dans le cadre des contrats locaux de mobilité, des subsides ont été octroyés aux communes, notamment pour l'installation rapide de mobiliers urbains de ce type. À l'avenir, nous proposerons des formules alternatives dès que possible afin d'éviter au maximum le recours aux blocs. Un appel à projets artistiques à destination d'artistes bruxellois est prévu en 2023. Le cahier des charges vient d'être rédigé.

Enfin, je suppose que vous faites référence à l'accident causé par un bloc de béton sur une piste cyclable, dont a été victime un député de ce Parlement. Ce bloc avait en réalité été déplacé sur la piste cyclable, créant une situation dangereuse. Nous ne pouvons évidemment pas tolérer ce genre de situation.

¹¹⁹¹ **M. David Weytsman (MR).** - Je peux comprendre le recours aux blocs de béton dans certains cas, mais je préférerais que ce soit avec parcimonie. À l'heure actuelle, ces blocs sont beaucoup trop nombreux, trop souvent déployés, avec un impact sur les chiffres de la sécurité routière : les accidents se multiplient.

D'autres villes privilégient des bacs à fleurs, nettement plus esthétiques. Vous avez cité diverses possibilités : des potelets

Brussel Mobiliteit bekijkt wat er verder nog mogelijk is, zoals amsterdammertjes, bloembakken, automatische nummerplaatherkenning en speel- of sportvoorzieningen. De voorkeur van de burgers hangt af van de situatie. Speelpleintjes zijn ideaal voor verkeersluwe wijken, zoals het stadscentrum.

Brussel Mobiliteit houdt rekening met het onderhoud. Waar mogelijk, combineert het meerdere oplossingen.

Gemeenten krijgen via de lokale mobiliteitscontracten subsidies voor de installatie van stadsmeubilair. In de toekomst zullen we zo vaak mogelijk alternatieven gebruiken. In 2023 komt er een projectoproep aan het adres van Brusselse artiesten.

Ik neem aan dat u verwijst naar het ongeval waarvan een Brussels parlementslid het slachtoffer werd. In dat geval werd een betonblok over het fietspad gezet, iets wat vanzelfsprekend onaanvaardbaar is.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans). - *Ik begrijp dat er in bepaalde gevallen gebruik wordt gemaakt van betonblokken, maar nu staan er veel te veel, met alle gevolgen voor de verkeersveiligheid van dien.*

et des caméras, mais aussi des aires de jeu - ce que je peine à imaginer. Pourriez-vous apporter des précisions ?

Dans quelle mesure pouvons-nous réduire l'utilisation de ces blocs, pour des raisons de sécurité routière, d'esthétique et d'aménagement du territoire ?

Dans quelles situations les autres solutions seront-elles utilisées et privilégiées, selon quelles modalités, et quelle sera la proportionnalité du recours aux blocs de béton ?

Combien de blocs supplémentaires ont-ils été mis en place dans l'espace public depuis ma dernière question ? Vous n'y avez pas répondu lors du débat budgétaire.

Vous indiquez que Bruxelles Mobilité veille à l'entretien des blocs de béton via Fix My Street. Pourriez-vous apporter des précisions ?

Je n'ai pas voulu pointer du doigt le député qui a relayé cet incident. La situation était exceptionnelle et nous l'avons tous condamnée. J'estime toutefois si ce bloc de béton avait été muni de bandes réfléchissantes, notre collègue l'aurait vu.

J'emprunte quotidiennement en vélo la rue de la Loi et je peux attester de la présence d'un aménagement très dangereux au carrefour. J'ai déjà moi-même failli percuter le premier bloc de béton à l'entrée de la rue de la Loi ; de nombreux autres cyclistes doivent être confrontés au même problème et des bandes réfléchissantes s'avèreraient réellement utiles. Je ne comprends pas pourquoi vous arguez de leur inutilité en mentionnant le déplacement du bloc - s'il avait été muni d'une bande réfléchissante, il serait devenu visible, permettant au cycliste de s'arrêter.

¹¹⁹⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Bruxelles Mobilité confirme qu'un citoyen peut signaler un problème - par exemple, dans la catégorie mobilier urbain, bloc de béton - par le biais de l'application Fix My Street.

Par ailleurs, j'ai fait une liste des différentes possibilités : potelets, séparateurs, bordures, bacs à fleurs... Pour les modules de jeu, il va de soi que nous ne comptons pas en installer rue de la Loi ! Dans ce contexte, les blocs de béton pourront en revanche être adaptés avec des potelets ou des bacs à fleurs s'il y a suffisamment de place et qu'ils n'entravent pas la visibilité des usagers. La sécurité routière est donc le premier enjeu. Si la visibilité est importante à un endroit spécifique, il convient d'utiliser du matériel moins imposant.

Les modules de jeu peuvent être appropriés dans certains endroits, moyennant l'adaptation du trafic. Je prends l'exemple de la place de l'Yser, avant le musée Kanal-Centre Pompidou. À l'heure actuelle, la séparation est opérée grâce à des bacs à fleurs, mais on pourrait imaginer y mettre d'autres éléments qui serviraient notamment à indiquer qu'il est possible de regagner l'espace public. À l'endroit du skatepark élargi situé place de la

Andere steden zetten mooie bloembakken. U had het over amsterdammertjes, camera's en speelpleintjes. Kunt u daar wat meer over vertellen?

Hoe kunnen we het gebruik van betonblokken terugdringen? Hoeveel betonblokken zijn er sinds mijn vorige vraag bij gekomen? Hoe gaat het onderhoud precies in z'n werk?

Ik wou het parlamentslid die het incident aankaatte niet met de vinger wijzen, maar ik denk wel dat hij het betonblok had gezien, mocht het weerkaatsende boorden hebben gehad.

Ik fiets dagelijks door de Wetstraat en kan u verzekeren dat het kruispunt er erg gevaarlijk is door de betonblokken. Reflectoren zouden echt helpen. Ik begrijp niet waarom u zegt dat ze geen nut hebben.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Brussel Mobiliteit bevestigt dat burgers problemen met betonblokken in Fix My Street kunnen melden.*

Het spreekt voor zich dat we in de Wetstraat geen speelpleintjes kunnen aanleggen, maar we kunnen de betonblokken vervangen door amsterdammertjes of bloembakken als er voldoende plaats is en de zichtbaarheid niet in het gedrang komt. De verkeersveiligheid blijft de prioriteit.

Andere plaatsen zijn wel geschikt voor de aanleg van speelpleintjes. Zo is er een geplaatst op de Kapellemarkt.

Chapelle, un module de jeu a été ajouté dans l'espace public et agrandi l'espace protégé. Une caméra ANPR y a aussi été placée.

1199 **M. David Weytsman (MR).**- Votre aire de jeux n'est autre que des blocs de béton qui ont été ajoutés, Madame la Ministre.

1199 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Une rampe a aussi été ajoutée, ce qui a permis de réduire l'espace de rue.

1205 Le choix dépend vraiment de l'endroit où l'on se situe, du matériel utilisé, etc. Il s'agit parfois aussi d'un enjeu de sécurité, notamment lorsque la police nous demande de placer quelques blocs de béton pour éviter des actes terroristes.

Au vu des réactions, nous y sommes en tout cas beaucoup plus attentifs. Grâce aux nouveaux appels dans le cadre des quartiers apaisés, nous voulons que les communes aient plus de possibilités à leur disposition.

1205 **M. David Weytsman (MR).**- Vous n'avez pas répondu sur le nombre de blocs de béton supplémentaires.

Ensuite, je tiens à vous signaler qu'une aire de jeux a bien été installée sur la rue de la Loi au moment de la pandémie. Cela faisait partie de la liste d'actions délirantes réalisées par la majorité.

Enfin, la bande réfléchissante peut être utile à certains endroits, notamment pour délimiter les pistes cyclables. La rue de la Loi est par exemple coupée par différents passages pour piétons. L'utilisation de la bande réfléchissante reste sans doute à examiner par les services de Bruxelles Mobilité.

1205 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- J'ai récemment répondu à une question écrite en donnant le chiffre que vous me demandez. Je ne le connais pas par cœur.

Enfin, concernant les bandes réfléchissantes, c'est un élément en cours de discussion avec Bruxelles Mobilité.

- *L'incident est clos.*

1213 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

1213 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,**

1213 **concernant l'impact sur la sécurité routière de la décision de limiter l'éclairage public.**

1213 **QUESTION ORALE JOINTE DE M. JAMAL IKAZBAN**

De heer David Weytsman (MR) (*in het Frans*).- *Uw speelpleintje beperkt zich tot wat betonblokken.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (*in het Frans*).- *Er is ook een hellend vlak geïnstalleerd, waardoor de straat minder breed is geworden.*

De keuze hangt af van de plaats, het gebruikte materiaal ... Soms speelt ook de veiligheid een rol, bijvoorbeeld als de politie vraagt om betonblokken te plaatsen om terroristische aanslagen te voorkomen.

Door de nieuwe projectoproepen in verband met de autoluwe wijken, hopen we dat de gemeenten meer mogelijkheden krijgen.

De heer David Weytsman (MR) (*in het Frans*).- *U hebt niet gezegd hoeveel betonblokken er zijn bij gekomen.*

Er is tijdens de coronacrisis wel degelijk een speelpleintje aangelegd in de Wetstraat. Dat was een van de vele wereldvreemde ondernemingen van de meerderheid.

Reflecterend materiaal kan nuttig zijn, onder andere om de grens van fietspaden aan te duiden.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (*in het Frans*).- *Ik heb onlangs een schriftelijke vraag beantwoord over het aantal betonblokken.*

Brussel Mobiliteit bekijkt het nut van reflecterende stroken.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

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

betreffende de gevolgen van de beslissing om de straatverlichting te beperken voor de verkeersveiligheid.

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

1213 **concernant le changement d'heure et l'augmentation du nombre d'accidents de la route impliquant piétons et cyclistes en soirée.**

1217 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Dans la presse, vous disiez fin octobre 2022 que couper l'éclairage public plus tôt était dangereux. J'interrogerai demain votre collègue M. Maron sur le même sujet, à la suite de ses déclarations du 1er septembre 2022, dans lesquelles il annonçait vouloir limiter l'éclairage public afin de contrer la flambée des prix de l'énergie.

Deux jours plus tard, le 3 septembre 2022, les différents gestionnaires d'éclairage public en Région bruxelloise, à savoir Sibelga pour les voiries communales, Bruxelles Mobilité pour les voiries régionales et Bruxelles Environnement pour les parcs, déclaraient que cette sortie était une fausse bonne idée et que tout était mis en œuvre par chacun de ces acteurs, et ce depuis longtemps, pour limiter la consommation d'énergie.

L'éclairage public est un facteur essentiel qui affecte le sentiment de sécurité des femmes, des seniors ou de nos jeunes dans l'espace public. Si vous coupez l'éclairage plus tôt le soir et plus tard le matin, nombreuses sont les personnes que vous pénaliserez dans leurs déplacements. Elles n'oseront plus rentrer seules la nuit à leur domicile.

Il en va de même pour la sécurité routière. Bruxelles Mobilité gère l'éclairage au niveau de carrefours très importants, mais aussi des grandes artères et des tunnels. Il serait dangereux de couper l'éclairage à ces endroits stratégiques lorsqu'il fait sombre. Ne risquons-nous pas des accidents par manque de visibilité, d'autant que l'on sait que le nombre d'accidents augmente en automne ?

D'ailleurs, depuis que l'éclairage public est éteint plus tôt, les plaintes des Bruxellois sont nombreuses. Nos concitoyens s'adaptent comme ils peuvent : des mamans réfléchissent à l'itinéraire le plus adapté et le plus éclairé pour conduire les enfants à l'école le matin, les parents utilisent leur lampe de poche sur leur portable pour rejoindre les transports en commun, etc. Bruxelles Mobilité, Sibelga et les communes reçoivent des plaintes. Certains bourgmestres font marche arrière et laisseront l'éclairage public fonctionner jusqu'au lever du soleil. Il faut, en effet, trouver un équilibre pour tenir compte de la sécurité tout en faisant des économies d'énergie. Mais ici, les piétons et les cyclistes sont en danger.

Comme Bruxelles Mobilité et Sibelga le rappelaient dans la presse, et nous l'avons déjà évoqué à plusieurs reprises dans cette commission, une partie des lampadaires de la Région sont équipés de gradateurs d'intensité lumineuse (dimmers). Cela permet une économie d'énergie, mais le changement complet du parc de lampadaires est long et les investissements prennent du temps. Actuellement, il y a 25.000 points lumineux uniquement pour Bruxelles mobilité : 12 % du réseau de surface sont équipés de LED intelligents. Pour les 12,5 km de tunnels, ce chiffre monte à 35 %.

betreffende de uurverandering en de toename van het aantal verkeersongevallen 's avonds waarbij voetgangers en fietsers betrokken zijn.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- *In september zei minister Maron dat hij de openbare verlichting wilde beperken om het hoofd te bieden aan de torenhoge energieprijzen. De beheerders van de openbare verlichting reageerden meteen met de boodschap dat dat geen goed idee was. Ook u zei in de pers dat het gevaarlijk is om de straatverlichting vroeger te doven.*

De openbare verlichting is niet alleen belangrijk voor het veiligheidsgevoel, vooral van vrouwen, maar ook voor de verkeersveiligheid. In het najaar zijn er sowieso meer ongevallen, omdat het vroeger donker wordt.

Sinds de verlichting 's avonds eerder uitgezet wordt en 's morgens later aangezet, regent het klachten bij Brussel Mobiliteit, Sibelga en de gemeenten, bijvoorbeeld van ouders die hun kinderen 's ochtends in het donker naar school moeten brengen.

Een deel van de straatlantaarns in Brussel is uitgerust met lichtdimmers, waarmee energie bespaard kan worden. Het vergt echter veel tijd en investeringen om alle lantaarns uit te rusten.

Ook Sibelga en Leefmilieu Brussel proberen zo zuinig mogelijk te verlichten, onder meer door het gebruik van leds en door op sommige plaatsen de verlichting te dimmen of te doven. Dat kan echter niet overal, vaak om evidente veiligheidsredenen, bijvoorbeeld in sommige parken of bij oversteekplaatsen. Sommige politiezones vragen overigens om weer meer en langer te verlichten, omdat er te veel problemen zijn.

In welke mate heeft de beperking van de openbare verlichting en lichtreclame het totale Brusselse stroomverbruik verminderd? Op welke manier werd die energiebesparing onderzocht?

Hoe staat Brussel Mobiliteit tegenover de maatregel om de openbare verlichting 's avonds vroeger te doven en 's ochtends later aan te zetten?

Zijn er sinds de invoering van de maatregel meer ongevallen gebeurd ten opzichte van dezelfde periode in de afgelopen jaren? Heeft dat geleid tot aanpassingen?

Hoe verzoent u verkeersveiligheid met energiebesparing?

Sibelga entretient 87.500 points lumineux à Bruxelles, dont 75 % sont équipés d'ampoules à basse consommation et 10.000 sont équipés de LED. Entre 22 heures et 6 heures du matin en voiries communales, Sibelga réduit l'intensité de l'éclairage, excepté sur les passages pour piétons et dans les zones à fortes rotations, pour des raisons de sécurité. Ceci offre encore environ 10 % d'économie selon Sibelga.

À Bruxelles Environnement, 40 % des 2.540 points lumineux sont équipés de LED. L'administration procède dès qu'elle le peut aux adaptations, mais tous les lampadaires en place ne le permettent pas pour le moment. Pour protéger la faune, Bruxelles Environnement tend à réduire l'éclairage dans ses parcs, mais il y va aussi de la sécurité des usagers. Certains parcs vont devenir de véritables coupe-gorge.

Il est impossible de couper tout, partout, du crépuscule à l'aube. Certaines zones de police, pour des raisons de sécurité, demandent d'ailleurs de rallumer parce qu'il y a trop de problèmes.

Quel est le réel impact sur la consommation globale de Bruxelles de la limitation de l'éclairage public et des panneaux publicitaires lumineux ? Quelles sont les études en la matière et les chiffres qui peuvent être avancés sur le plan des économies d'énergie ?

Quelle est la position de Bruxelles Mobilité d'un point de vue de sécurité routière quant au fait de couper l'éclairage public plus tôt le soir et plus tard le matin ?

Des accidents supplémentaires, à la même période de l'année, ont-ils été constatés depuis la mise en place de cette mesure ? Dès lors, des corrections auront-elles lieu ?

Que fait-on pour concilier sécurité routière et diminution de la consommation d'énergie ?

¹²¹⁹ **M. Jamal Ikazban (PS)**.- J'en viens directement à mes questions.

Les conditions de visibilité sur nos routes constituent un danger et provoquent une augmentation des accidents, tant au coucher qu'au lever du soleil.

Vous qui êtes attachée à la qualité de vie des Bruxellois et à leur sécurité, quel constat tirez-vous de cette nouvelle étude de l'Institut Vias ?

Selon vous, on doit se sentir dans l'espace public comme à la maison : bienvenu et en sécurité. Comment comptez-vous atteindre cet objectif, alors qu'en raison de la décision d'éteindre les lampadaires, les conditions de visibilité sont mauvaises et accroissent les risques d'accident ?

Concernant les économies d'énergie réalisées dans l'éclairage public, vous avez déclaré : « Nous devons choisir des moments

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- Door de ontoereikende zichtbaarheid op de wegen stijgt het aantal ongevallen bij zonsopgang en -ondergang.

Welke conclusies trekt u uit de nieuwe studie van Vias Institute?

Volgens u moeten mensen zich in de openbare ruimte welkom en veilig voelen. Hoe valt dat te rijmen met de beslissing om de straatlantaarns te doven?

Wat is volgens u het juiste moment om de openbare verlichting te doven?

Hoe wordt die maatregel uitgevoerd? Met wie wordt er overlegd?

Op basis van welke adviezen of studies werd die beslissing genomen? Is het mogelijk om die beslissing terug te draaien?

intelligents pour le faire, mais cela ne peut pas être une mesure générale. » Quels sont ces moments ?

Comment cela va-t-il être mis en place ? Quelles concertations sont-elles prévues avec les entités locales, les citoyens et des associations comme l'Institut Vias ?

De quels avis ou études disposiez-vous lorsque la décision de diminuer la luminosité a été prise ? Qu'en est-il de l'annulation de cette décision ?

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

¹²²³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Dans le cadre de la crise énergétique actuelle, diverses mesures ont été listées aux niveaux fédéral, régional et local, afin de cibler les économies d'énergie potentielles. Une de ces mesures était la réduction de la période d'éclairage dans les espaces publics et sur les voiries de la Région. Dans ce cadre, sur proposition de Sibelga, les communes ont pris collectivement la décision de couper l'éclairage, initialement un quart d'heure plus tôt le matin et plus tard le soir. Finalement, la conférence des bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale a pris la décision de couper l'éclairage 30 minutes plus tôt, début octobre, puisqu'une économie de l'ordre de 4 % pouvait être attendue de cette façon.

Dès l'annonce de cette mesure, la cellule sécurité routière de Bruxelles Mobilité et mes conseillers ont fait part de leur grande inquiétude par rapport aux conséquences de cette mesure sur la sécurité des piétons et des autres usagers actifs. J'ai fait part de cette inquiétude lors de la conférence des bourgmestres du 19 octobre 2022. Les bourgmestres étaient d'ailleurs déjà bien conscients que la situation posait des problèmes sur le terrain.

Une étude précédente sur l'accidentalité piétonne à Bruxelles avait déjà mis en lumière ce risque accru lorsque les heures de pointe coïncident avec les heures de lever et de coucher du soleil. La conférence des bourgmestres a donc bien demandé à Sibelga de revenir à l'horaire initial en hiver dès le 29 octobre, pour des raisons de sécurité routière. L'éclairage se fait désormais selon le schéma habituel : allumage au coucher du soleil et extinction au lever.

Nous restons bien entendu attentifs à agir dans le domaine de la réduction de consommation d'énergie. Bruxelles Mobilité met en place un remplacement des éclairages conventionnels par des éclairages LED. Bruxelles Mobilité prévoit d'éclairer uniquement ce qui doit l'être en dirigeant le flux des lentilles LED uniquement sur la voirie, la piste cyclable et les trottoirs. L'éclairage moyen va être diminué de 1,5 lux à 1 lux sur les voiries importantes, mais en augmentant l'homogénéité, et donc en diminuant les changements de luminosité.

Au niveau des accidents, il est trop tôt pour faire l'évaluation de ce récent et court épisode, les données n'étant communiquées que tous les trois mois. Même si des éléments sont connus, il est très difficile de connaître son impact, vu sa courte durée. Aucun autre

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

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Om het hoofd te bieden aan de energiecrisis hebben alle beleidsniveaus bekeken op welke manier ze energie konden besparen. Na overleg met Sibelga besloot de Conferentie van Burgemeesters dat de openbare verlichting vanaf oktober een half uur vroeger gedoofd zou worden. Dat moest een stroombesparing van 4% opleveren.*

Daarop uitten Leefmilieu Brussel en mijn adviseurs onmiddellijk hun bezorgdheid over de gevolgen daarvan voor de veiligheid van de actieve weggebruikers. Op 19 oktober heb ik de Conferentie van Burgemeesters op de hoogte gebracht van die bezorgdheid. De burgemeesters hadden sowieso al gemerkt dat er problemen waren. Daarom vroeg de Conferentie van Burgemeesters Sibelga om de verlichting weer op het gebruikelijke uur te doven vanaf 29 oktober.

We doen wel nog steeds inspanningen om ons stroomverbruik te beperken. Brussel Mobiliteit vervangt bijvoorbeeld zo veel mogelijk verlichting door leds en probeert zo gericht mogelijk te verlichten.

Ik kan mij nog niet uitspreken over het aantal bijkomende ongevallen, omdat het om een zeer recente periode gaat. De ongevallencijfers worden om de drie maanden meegedeeld. Aangezien het bovendien om een zeer korte periode gaat, zal het moeilijk zijn om de impact in te schatten.

moment d'extinction de l'éclairage moins problématique n'est prévu pour l'instant.

Je rappelle que les décisions ont été prises par les communes avec l'objectif louable de réaliser des économies d'énergie. Tout le monde a très vite été conscient de leur impact. J'ai constaté, lors de la conférence des bourgmestres, que tous étaient bien conscients des conséquences d'une telle mesure et étaient prêts à la revoir si nécessaire. Tout a été décidé en toute bonne foi et avec bonne volonté par toutes les personnes présentes.

1225 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Une autre question m'est venue à l'esprit en vous écoutant : avez-vous reçu des retours du terrain ou d'administrations sur l'éclairage à intensité variable (dimmer) ? Cet éclairage un peu plus « intelligent » a-t-il une quelconque utilité ? Quels sont les effets de son utilisation sur les économies d'énergie ?

1225 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Je comprends l'objectif de réaliser des économies d'énergie. Il faut économiser quand c'est possible, mais pas à n'importe quel prix. Des parents, notamment des mères, ont attiré mon attention sur le fait que, lorsqu'ils conduisaient leurs enfants à l'école, la route était sombre et très peu sécurisée. Des parents m'ont même confié que, bien qu'ils aient décidé de laisser la voiture de côté pour conduire les enfants autrement à l'école, le manque de clarté rendait cette décision difficile.

Nous devons donc vraiment réfléchir aux conséquences d'une telle mesure. Nous n'inciterons pas les citoyens à se déplacer à pied ou à vélo pour aller conduire leurs enfants à l'école quand il fait noir et que la route n'est pas sécurisée pour les enfants et leurs mères.

1225 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- C'est pour cette raison, M. Ikazban, comme je l'ai dit, que cette mesure n'est plus en vigueur. Je n'avais pas pris cette décision à l'origine et le manque de sécurité m'a tout de suite fait réagir. L'éclairage a alors été à nouveau activé.

1225 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Je ne souhaitais pas vous attaquer personnellement. Je soulignais simplement les conséquences d'une décision et l'intérêt d'en tirer des leçons, même quand cette mesure n'est plus d'actualité. Je sais que vous cherchez à encourager l'utilisation d'autres moyens de transport, mais une telle mesure, qui part de la volonté légitime d'économiser de l'énergie, peut avoir des conséquences négatives sur les personnes souhaitant utiliser des moyens de transport autres que la voiture.

1233 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Dès que j'ai été informée de cette mesure, j'ai fait part de mes inquiétudes au niveau de la sécurité routière.

1233 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Je viens ici pour vous interroger et non pour vous attaquer, comme certains ! Quand des décisions sont prises, il est bon d'en tirer des conclusions, bonnes ou mauvaises.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *Hebben de dimmers al energiebesparingen opgeleverd?*

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- *Ik begrijp dat er energie bespaard moeten worden, maar niet tot elke prijs. Ik werd aangesproken door ouders die bang zijn om hun kinderen te voet of met de fiets naar school te brengen en daarom maar weer de auto nemen. Zulke beslissingen mogen niet ondoordacht genomen worden.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Dat was geen beslissing van mij. Ik heb daar ook onmiddellijk op gereageerd en ondertussen werd ze teruggedraaid.*

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- *Ik wilde u niet persoonlijk aanvallen. Ik wilde gewoon wijzen op de kwalijke gevolgen van die beslissing. We kunnen daar lessen uit trekken, ook al is ze ondertussen niet meer van kracht.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Zodra ik ervan op de hoogte was, heb ik mijn bezorgdheid over de verkeersveiligheid geuit.*

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- *Ik herhaal dat we hier lering uit moeten trekken.*

1233 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Mme Czekalski avait une question supplémentaire quant à la réflexion sur l'éclairage public. À certains endroits peu fréquentés, l'éclairage ne s'allume que lorsqu'une personne passe. Ce sont des aspects sur lesquels nous pouvons travailler. À d'autres endroits, il est souvent nécessaire de garder un éclairage permanent pour donner un sentiment de sécurité, notamment aux femmes.

Nous suivons effectivement les analyses et les évaluations qui sont réalisées. Des essais d'éclairage intelligent sont notamment effectués. Pour l'instant, il est en tout cas important de conserver les mesures de sécurité mises en œuvre.

1233 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Je comprends qu'il est difficile de donner un chiffre précis du nombre d'accidents supplémentaires. Pouvez-vous toutefois me dire quelles sont les conclusions, à moins qu'il ne soit prématuré de dresser un constat à ce sujet ?

1243 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- J'y ai répondu. Nous parlons d'une période très courte pour laquelle nous ne disposons pas encore de chiffres. Nous les recevons au bout de trois mois. Toutefois, même avec ces chiffres, il me sera très difficile de tirer des conclusions sur la base de statistiques et de liens de cause à effet, puisque l'on parle de quelques jours ou de quelques semaines.

Nous savons par le biais d'autres études qu'en général, c'est un problème et que la visibilité et l'éclairage sont étroitement liés au nombre d'accidents. Nous disposons de ces analyses, mais s'agissant de ces deux semaines à Bruxelles, même avec les chiffres, je resterais prudente et éviterais d'en tirer des conclusions.

L'éclairage public a été mis en cause lors d'un accident à hauteur du boulevard Reyers, qui a été très médiatisé. En l'espèce, je peux cependant vous assurer que ni le manque de visibilité ni l'éclairage n'étaient en cause.

- *Les incidents sont clos.*

1247 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. EMMANUEL DE BOCK**

1247 **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,**

1247 **concernant l'évaluation de la zone Brupass XL et l'état d'avancement de l'élargissement de la zone géographique couverte par les tickets Brupass XL.**

1249 **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Le 27 avril 2018, le Parlement adoptait une proposition de résolution que j'avais initiée, visant à étendre la zone de l'abonnement métro-tram-bus (MTB) aux gares de la périphérie afin de permettre aux Bruxellois et aux habitants de la périphérie de privilégier les transports publics. Celle-ci demandait l'élargissement de la zone MTB aux gares

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *We experimenteren op zeer rustige plekken met verlichting die pas aangaat, wanneer er iemand voorbijkomt. Om het veiligheidsgevoel te garanderen, zijn er evenwel veel plekken die we toch permanent moeten verlichten.*

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *Kunt u echt geen ruwe, voorlopige inschatting maken van het aantal bijkomende ongevallen?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *We krijgen de ongevallencijfers pas na drie maanden. Zelfs dan zal het moeilijk zijn om een statistisch betrouwbare analyse uit te voeren en een causaal verband vast te stellen, omdat het om een zeer korte periode gaat.*

Uit ander onderzoek weten we evenwel dat zichtbaarheid en verlichting een grote invloed hebben op het aantal ongevallen.

- *De incidenten zijn gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK

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

betreffende de evaluatie van de Brupass XL-zone en de voortgang van de uitbreiding van de geografische zone waarin de Brupass XL-tickets geldig zijn.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).*- *De Brupass XL-zone geldt voor een oppervlakte in een straal van 11,5 km van de Grote Markt in Brussel. Dat is ideaal voor wie in Vlaanderen woont, maar niet voor wie in Wallonië verblijft. Uw Waalse ambtgenoot pleit ervoor om de zone tot een straal van 20 km uit te breiden en een scenario met een uitbreiding tot 30*

situées dans l'immédiate proximité de la Région bruxelloise, afin de la rendre plus accessible depuis les petites gares situées en périphérie. Les voyageurs doivent-ils payer une surtaxe pour de petits trajets parce qu'ils passent la frontière régionale ? Tout est dans la question. En réalité, des milliers de Bruxellois sont plus proches d'une gare extérieure qu'intérieure à la Région, notamment les habitants de la seconde couronne.

Actuellement, la zone couverte par les abonnements Brupass XL incluant les services de la SNCB, la STIB, du TEC et de De Lijn est de 11,5 km depuis la Grand-Place de Bruxelles. C'est idéal quand on habite la Flandre, mais moins avantageux quand on réside en Wallonie. Votre homologue de la Région wallonne plaide pour un élargissement de cette zone à 20 km. Le scénario d'une zone élargie à 30 km a même circulé. Et, le 27 avril 2021, vous déclariez : « Dans le cadre de la conférence interministérielle de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications, les ministres de la Mobilité, Mme Peeters, MM. Henry et Gilkinet et moi-même, avons confirmé l'intérêt du principe de l'élargissement de cette zone. » Où en est-on depuis ? Les ministres écologistes s'entendent-ils sur cet élargissement ? Pour rappel, les gares limitrophes qui sont à moins d'un kilomètre de la Région bruxelloise ne sont pas nombreuses.

Chaque nouveau client rapporterait entre 500 et 780 euros aux opérateurs. Il faut d'ailleurs revenir sur ce dernier montant, puisque nous venons d'apprendre que le prix de l'abonnement Brupass allait largement augmenter. La situation actuelle est interpellante, avec un écart important entre les prix proposés et l'offre subséquente. L'abonnement STIB annuel revient à 499 euros. L'abonnement mensuel pour l'aéroport coûte 60 euros, soit 720 euros par an pour celles et ceux qui s'y rendent tous les jours, notamment les travailleurs. Le Brupass, qui coûtait 583 euros, va passer à 720 euros par an, ce qui constitue une très forte augmentation pour bénéficier d'une libre circulation dans la zone bruxelloise légèrement élargie aux offres de De Lijn, du TEC et de la SNCB, mais limitée aux dix-neuf communes, contrairement aux lignes offertes par les différents opérateurs régionaux. L'abonnement annuel Brupass XL à 780 euros va, pour sa part, passer à 1.000 euros par an, soit le double de l'abonnement STIB. C'est interpellant, et non sans conséquences.

¹²⁵¹ Actuellement, l'offre Brupass inclut seulement 28 gares intérieures, alors que la gare de Linkebeek - à cheval sur la frontière régionale et donc sur deux communes, flamande et bruxelloise - et celle de Buda devraient également s'y trouver, tout comme celles de Zellik, Ruisbroek, Grand-Bigard, Holleken et Diegem. Ces gares se trouvent à moins de 1 km de la frontière régionale.

Les gares limitrophes de la SNCB pourraient doubler leur fréquentation, générant beaucoup plus de recettes qu'actuellement.

En outre, on constate que la négociation semble plus ouverte avec la société De Lijn et le TEC qu'avec la SNCB. Avec ces sociétés,

km deed zelfs de ronde. Op 27 april zei u dat de interministeriële conferentie Mobiliteit belangstelling had om de zone uit te breiden. Hoever staat het daarmee?

Elke nieuwe klant zou de openbaarvervoersbedrijven tussen 500 en 780 euro opbrengen en door de stijging van de prijs van de Brupassabonnementen zou dat bedrag nog hoger liggen. Het valt trouwens op dat er een grote kloof is tussen de prijs en wat je ervoor krijgt.

Een MIVB-jaarabonnement kost 499 euro. Een maandabonnement naar de luchthaven kost 60 euro, of 720 euro per jaar voor wie er elke dag heen moet. Het Brupassabonnement kostte 583 euro per jaar en gaat naar 720 euro per jaar, het Brupass XL-abonnement van 780 naar 1.000 euro per jaar.

De Brupass bestrijkt maar 28 Brusselse stations. De stations van Linkebeek, Buda, Zellik, Ruisbroek, Groot-Bijgaarden, Holleken en Diegem vallen erbuiten, terwijl ze op minder dan 1 km van de gewestgrens liggen. De onderhandelingen verlopen blijkbaar vlotter met De Lijn en de TEC dan met de NMBS.

Het feit dat slechts zestien stations in een straal van 11,5 km rond de Grote Markt tot de Brupasszone zouden moeten behoren, getuigt van slechte wil bij de NMBS.

Het station Brussel-Nationaal Luchthaven valt buiten de abonnementszone, wat een serieuze meerkost betekent voor reizigers. Een uitbreiding van de straal tot 16 km zou betekenen

des accords sont conclus, qui dépassent largement la frontière bruxelloise.

Par ailleurs, le fait que seize gares de la périphérie devraient être reprises dans le cercle de 11,5 km depuis la Grand-Place est la preuve d'une certaine mauvaise foi de la part de la SNCB. Au sein de cette commission, nous avons entendu son président nous expliquer la règle. Or, pour avoir moi-même appliqué le calcul avec Google Maps, j'ai constaté que davantage de gares devraient être comprises dans le cercle des 11,5 km. La SNCB a triché pour ne pas les inclure alors qu'elles se trouvent dans le rayon d'application.

La gare de l'aéroport national est, pour sa part, exclue de ces abonnements, entraînant un surcoût important pour les voyageurs forcés d'acheter un abonnement à combiner avec la formule de base.

Un simple élargissement du cercle à 16 km permettrait d'intégrer plus de douze nouvelles gares en sus des seize gares qui devraient y être.

Il faudrait évidemment évaluer le système appliqué depuis le 1er février 2021.

Madame la Ministre, vous êtes un des moteurs qui permettra d'avancer. En effet, Brupass n'était pas une réalité avant que vous preniez vos fonctions. Mais l'intégration de cette dynamique peut être poussée beaucoup plus loin.

Quelle est la clé de répartition des recettes entre partenaires pour les abonnements annuels et mensuels Brupass, Brupass XL, et vers l'aéroport ?

Quel est le nombre d'abonnements mensuels et annuels pour les différentes formules consacrées ?

Où en sont les discussions sur l'élargissement de la zone géographique couverte par les tickets Brupass XL au sein du comité de pilotage du réseau express régional ?

Pourquoi la gare de l'aéroport national ne fait-elle pas partie de l'offre Brupass XL et celle de Linkebeek, de l'offre Brupass, malgré les promesses d'y travailler ?

Pourquoi les huit gares situées à moins de 1 km des limites du cercle d'application de Brupass XL n'y sont-elles pas reprises ? Des avancées ont-elles eu lieu en la matière en 2022 ? Y a-t-il des blocages de la part de la SNCB, qui n'accepte pas d'aller plus loin ?

Quelle explication donnez-vous aux habitants en seconde couronne dont la gare la plus proche de leur domicile se trouve juste derrière la frontière ?

dat er, naast de zestien stations die er hoe dan ook zouden moeten bij horen, nog twaalf stations in de zone zouden vallen.

Wat is de verdeelsleutel voor de Brupassmaand- en -jaarabonnementen en abonnementen naar de luchthaven? Hoeveel maand- en jaarabonnementen worden er per formule verkocht?

Hoever staan de besprekingen over de uitbreiding van de Brupass XL-zone? Waarom maakt de luchthaven geen deel uit van die zone en waarom hoort het station van Linkebeek niet tot de Brupasszone? Hebt u formeel geëist dat de stations in de Brusselse Rand in de Brupass XL-zone worden opgenomen?

Avez-vous formellement revendiqué l'élargissement de la zone Brupass XL aux gares limitrophes de la Région bruxelloise ? Quelles mesures prendrez-vous pour l'obtenir ?

¹²⁵³ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Comme vous le savez, mon groupe revient très souvent sur la nécessité de travailler au niveau métropolitain pour résoudre les problèmes de mobilité à Bruxelles.

Les 190.000 navetteurs qui rejoignent quotidiennement Bruxelles en voiture doivent pouvoir bénéficier de solutions les plus fiables pour délaisser leur voiture. Le conseil métropolitain de la mobilité prévu par Good Move aiderait considérablement ce type d'intégration. Comment travaillez-vous à ce sujet avec vos homologues ?

L'examen du budget 2023 nous apprenait que le groupe de travail « Promotion RER » a fusionné avec le groupe « Place », ce qui aurait donné lieu à une nouvelle lettre de missions. En effet, la lettre d'orientation précise qu'il faudra réévaluer l'impact de ce changement sur la réalisation effective de cette action. Qu'en est-il ? Quel est le calendrier et la méthode de travail de ce nouveau groupe ? Qu'en est-il de l'extension du Brupass à une zone dite - pour paraphraser un journaliste - « XXL », qui se confondrait avec la zone « RER » ?

Il y a quinze jours, je vous interpellais au sujet des familles qui habitent la Flandre et déplorent qu'aucune formule étudiante n'existe pour Brupass XL, au contraire du Brupass « classique » : ces familles doivent parfois souscrire plusieurs abonnements chez des opérateurs différents, ce qui est ubuesque.

Au mois de janvier 2021, nous demandions déjà qu'une option Brupass XL soit ajoutée aux abonnements scolaires et seniors, ce qui n'est toujours pas le cas actuellement. Vous m'indiquiez qu'il s'agissait d'une priorité, dans le cadre de la conférence interministérielle, et que vous alliez y travailler en sous-groupes. Quels sont le calendrier et la méthode de travail ?

Enfin, le coût du ticket Brupass sera indexé en raison de l'augmentation des prix voulue par la SNCB. Comment travaillez-vous avec cette dernière pour limiter cette indexation, qui nuit en outre à la lisibilité de la tarification et contribue à accroître les tarifs en général ?

Cette augmentation importante de Brupass aura évidemment un impact sur les cartes de dix trajets de la STIB. Une plus grande cohérence dans la tarification s'impose. Comment allez-vous harmoniser ces différentes visions et, partant, les types de tarifs proposés ?

¹²⁵⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Une première étape est prévue dans le cadre de l'intégration, mais d'autres devront encore suivre.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Mijn fractie hamert geregeld op een gewestoverschrijdende aanpak om de mobiliteitsproblemen in Brussel op te lossen.*

Om de 190.000 forenzen die met de auto naar Brussel komen, te overtuigen om hun auto te laten staan, moeten ze over betrouwbare oplossingen beschikken. Hoe werkt u samen met uw ambtgenoten aan de oprichting van de metropolitane mobiliteitsraad waarin Good Move voorziet?

Uit de begrotingsbesprekingen voor 2023 bleek dat de werkgroep die het GEN moet promoten is samengesmolten met een andere werkgroep. Hoe gaat de fusiegroep te werk? Hoe zit het met de uitbreiding van de Brupass tot een XXL-zone, die zou samenvallen met de GEN-zone?

Gezinnen in Vlaams Brabant doen hun beklag over het ontbreken van een Brupass XL-studentenabonnement, terwijl een Brupass-studentenabonnement wel bestaat. Wanneer komt er een XL-studentenabonnement?

Het Brupassticket wordt duurder, omdat de NMBS haar prijzen indexeert. Wat doet u om die prijsstijging binnen de perken te houden? Hoe stemt u de verschillende visies en tarieven op elkaar af?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *De gewestministers en de federale minister van transport hebben de openbarevervoersbedrijven opgedragen om de uitbreiding van de Brupass XL-zone te onderzoeken, ook al is de MIVB minder betrokken partij, aangezien haar aanbod beperkt is tot*

La question de l'intégration de tous les opérateurs de transports publics actifs dans notre capitale est importante. Nous souhaitons qu'elle s'applique au territoire le plus large possible.

Les conférences interministérielles de la Mobilité ont révélé la volonté d'étendre la zone actuelle de 11,5 km. Les ministres régionaux et le ministre fédéral de la Mobilité ont formellement demandé à nos quatre sociétés de transports en commun d'étudier l'élargissement de la zone du Brupass XL. Cette étude se poursuit au sein du comité de pilotage RER auquel sont associés nos cabinets et nos sociétés de transports. Les discussions concernent toutefois beaucoup moins la STIB, qui ne dessert pas cette zone supplémentaire. Je vais me renseigner sur le fait que la SNCB aurait pu tricher. Sur le calendrier concret, il est actuellement difficile de me prononcer plus précisément.

Lors de la conférence interministérielle du 7 septembre 2022, les ministres ont décidé de ne pas attendre l'extension du Brupass et de continuer d'avancer vers une plus grande intégration des différents tarifs entre nos quatre opérateurs de transports en commun. Ce travail se poursuit entre les différents opérateurs, mais également entre nos différents cabinets, au sein d'un groupe de travail interfédéral intitulé « Ticket multimodal ».

Les recettes des abonnements interopérables sont partagées entre les opérateurs selon une clé de répartition qui tient compte du nombre de voyageurs par kilomètre et des voyageurs qui embarquent. Cette clé est calculée sur la base d'enquêtes. Pour les titres à la prestation, les recettes vont à l'opérateur auprès duquel l'utilisateur a validé son titre en premier.

¹²⁵⁷ C'est également la raison pour laquelle des études et des évaluations sont requises, bien qu'il reste difficile d'y procéder : nous ne revenons que graduellement à la normale après la crise sanitaire. Nous voulons toutefois les mener dans les plus brefs délais, afin de connaître avec précision l'impact et la pertinence des clés de répartition.

En 2021, le nombre d'abonnements mensuels vendus s'élevait à 536.866 pour la STIB, pratiquement 90.000 pour le Brupass et 13.700 pour le Brupass XL. Le nombre d'abonnements annuels était d'un peu plus de 36.000 pour la STIB, pratiquement 16.000 pour le Brupass et de 1.145 pour le Brupass XL. Les ventes d'abonnements mensuels de la STIB dépassent donc très largement les ventes de Brupass. Depuis leur lancement, les ventes des titres interopérables sont toutefois en progression continue.

Lancée en juillet 2022, l'étude « article 13 », menée par les quatre opérateurs belges de transports publics dans le cadre de l'article 13 de la convention RER de 2003, examine les possibilités de favoriser davantage le transfert modal dans la zone RER, qui s'étend sur 30 km autour de Bruxelles. Ses résultats devront notamment préciser la pertinence et la définition d'une potentielle zone d'intégration tarifaire élargie autour de Bruxelles. Elle devra également établir comment cette intégration favoriserait le choix modal des transports publics. Ses

de Brupass XL-zone. Ik laat navragen op welke manier de NMBS zou hebben valsgespeeld.

Tijdens de interministeriële conferentie van 7 september 2022 hebben de ministers beslist om niet te wachten op de uitbreiding van de Brupasszone voor de tariefintegratie. De vervoersmaatschappijen en de kabinetten werken eraan in de interfederale werkgroep Multimodaal Kaartje.

Voor de inkomsten uit Brupassabonnements geldt een verdeelsleutel die rekening houdt met het aantal passagiers per kilometer en met opstappende reizigers. De inkomsten uit losse kaartjes gaan integraal naar de uitbater van het eerste vervoermiddel dat de reiziger neemt.

In 2021 verkocht de MIVB 536.866 maandabonnements, tegenover 90.000 verkochte Brupassabonnements en 13.700 verkochte Brupass XL-abonnements. Ze verkocht iets meer dan 36.000 jaarabonnements, terwijl er 16.000 Brupassjaarabonnements en 1.145 Brupass XL-jaarabonnements werden aangekocht. Sinds er combinatiekaartjes zijn, neemt de verkoop gestaag toe.

Het artikel 13-onderzoek van de openbaarvervoerbedrijven onderzoekt de mogelijkheid om de modale transfer in de GEN-zone van 30 km rond Brussel te stimuleren. De conclusies vormen de basis van de werkzaamheden van het GEN-stuurcomité.

De geïntegreerde Brupass XL-tarieven gelden in de zone die in 1999 is vastgelegd. Brussels Airport werd er niet in opgenomen om te voorkomen dat alle Brupass XL-reizigers de Diabolotoeslag moeten betalen.

conclusions serviront de base aux débats du comité de pilotage du RER sur la question.

Conformément à l'article 15 de la convention RER, les tarifs intégrés Brupass XL permettent d'accéder à tous les moyens de transport des quatre opérateurs dans la zone définie en 1999. Celle-ci exclut la gare de Brussels Airport en raison de Diabolo, la liaison ferroviaire dédiée. Comme son utilisation entraîne le paiement d'un supplément, il a été décidé de ne pas inclure cette gare pour éviter à l'ensemble des usagers Brupass XL de devoir s'en acquitter.

¹²⁵⁹ Pour ce qui concerne les gares spécifiques et la zone dans laquelle elles doivent être incluses, c'est à la SNCB ou au ministre fédéral qui a la tutelle de la SNCB d'en expliquer les raisons et de présenter la vision pour le futur. Le découpage en zones implique toujours que certains bâtiments se retrouveront hors de la zone. Quoi qu'il en soit, la définition de ces zones a fait l'objet de nombreuses réflexions et discussions entre les opérateurs et les Régions.

¹²⁶¹ **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Ce débat est important. La fréquentation des gares bruxelloises est en augmentation. En effet, ces dernières années, nous avons gagné plusieurs milliers de voyageurs. Toutefois, si nous n'avons pas la SNCB à nos côtés pour nous soutenir dans notre stratégie, à la fois sur le plan des fréquences, de l'efficacité et des offres alternatives sur le prix, nous n'atteindrons pas l'objectif consistant à rendre la mobilité la plus fluide et la plus douce possible.

Aujourd'hui, la SNCB nie la question et il n'y a aucun avantage à recourir à ses services. Or, 13.000 personnes prennent un abonnement mensuel et 1.100 seulement utilisent un abonnement annuel. Peut-être qu'un petit nombre de voyageurs peut se permettre de payer en une fois le montant - l'accessibilité financière peut aussi poser un problème. Il s'agit donc de 15.000 personnes intéressées par ce service : ce n'est pas rien.

Nous pourrions doubler très facilement ce chiffre si nous étions attractifs sur le prix. Or, aujourd'hui, nous sommes en train de tuer Brupass. Tout d'abord, au niveau de l'offre : la SNCB refuse clairement d'inclure les seize gares se trouvant dans un rayon de 11,5 km ou les 28 gares dans un rayon de 16 km. Une telle inclusion pourrait augmenter les revenus de la STIB, du TEC, de De Lijn et de la SNCB elle-même. Je ne comprends d'ailleurs pas pourquoi le ministre Gilkinet n'enjoint pas au conseil d'administration de la SNCB de travailler sur cette problématique. En plus de revenus supplémentaires, Bruxelles y gagne aussi parce qu'elle réduit le nombre de voitures et fait gagner du temps aux voyageurs en leur proposant une offre complémentaire et efficace.

Nous tuons Brupass avec une offre inadéquate mais également en augmentant les tarifs, et c'est la goutte d'eau qui fait déborder le vase : nous avons quasiment doublé l'augmentation des années précédentes. Nous avons maintenant une offre cumulative qui équivaut à l'abonnement de la STIB : 500 euros pour un abonnement STIB et 1.000 euros pour un abonnement Brupass

Waarom bepaalde stations niet tot de Brupasszones behoren en wat de toekomstplannen van de NMBS zijn, moet u aan die vervoersmaatschappij en de federale minister bevoegd voor de NMBS, vragen.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).- *Het aantal reizigers in de Brusselse stations neemt toe, maar als de NMBS onze strategie met betrekking tot het aanbod, de frequentie en de tarieven niet steunt, wordt het moeilijk om onze mobiliteitsdoelstellingen te bereiken.*

De NMBS blijft de kwestie negeren. Er is geen enkel voordeel aan het gebruik van de trein verbonden. Nochtans zijn er 15.000 mensen in de Brupass XL geïnteresseerd, van wie 13.000 een maandabonnement en 1.100 een jaarabonnement neemt. Wij zouden dat aantal gemakkelijk kunnen verdubbelen dankzij een aantrekkelijke prijs.

Het succes van de Brupass wordt gefnuikt door twee factoren. De eerste is het ontoereikende aanbod. De NMBS weigert om de 16 stations binnen een straal van 11,5 km of de 28 stations binnen een straal van 16 km in de zone op te nemen. Dat zou nochtans de inkomsten van de MIVB, de TEC, De Lijn en de NMBS verhogen, het aantal auto's op de wegen verminderen en de reizigers tijd besparen.

De tweede factor is de verhoging van de tarieven. Een Brupass-XL-jaarabonnement kost ondertussen 1.000 euro, wat tweemaal zoveel is als een MIVB-abonnement. Het aanbod is dat prijsverschil niet waard.

XL. Or l'offre ne vaut pas la différence de prix. L'abonnement était auparavant à 780 euros, il y a donc eu 220 euros d'augmentation. C'est une augmentation inacceptable !

Nous devons donc veiller à travailler sur l'offre de gares mais aussi sur les prix.

¹²⁶³ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Les chiffres communiqués sont-ils ceux de 2021 ou 2022 ?

¹²⁶³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- De 2021.

¹²⁶³ **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Nous en disposons déjà. Il serait intéressant d'avoir les chiffres de 2022.

Je suis frappée par le faible nombre d'abonnements et de tickets Brupass XL achetés par rapport au volume global des ventes en Région bruxelloise.

À juste titre, M. De Bock attire l'attention sur le coût. Certes, c'est un enjeu fondamental, mais l'accessibilité en est un également. Des valideurs ne seraient pas connectés avec l'abonnement sur certains quais de gare. En outre, la promotion de ce type d'abonnement reste insuffisante.

Je suis heureuse d'apprendre qu'une étude globale sur le report modal – que nous soutenons tous – sera réalisée. Il faut cependant identifier les obstacles qui freinent la prise de cet abonnement à l'extérieur de la Région bruxelloise, alors qu'il pourrait bénéficier à la mobilité à Bruxelles dans son ensemble.

- *L'incident est clos.*

¹²⁷¹ **QUESTION ORALE DE M. EMMANUEL DE BOCK**

¹²⁷¹ **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,**

¹²⁷¹ **concernant la compensation électrique à la STIB, l'impact de Good Move sur la STIB et la gratuité évoquée par le CEO dans la presse.**

¹²⁷³ **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Nous avons appris dans la presse que la hausse des prix de l'énergie allait peser sur les finances de la STIB, dont la très grande majorité des véhicules à traction, trams et métros, circulent à l'électricité.

Ce sont 250 millions de kilowattheures par an qui sont consommés, soit l'équivalent de 70.000 ménages, comme l'a expliqué la direction. Si les caisses de l'année 2022 ne devraient pas trop souffrir, car la STIB avait acheté sa consommation annuelle avant la guerre en Ukraine, la situation s'annonce plus compliquée en 2023. Selon les projections actuelles, la hausse serait de 80 millions d'euros, qu'il faudra compenser, alors que

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Hebben de cijfers betrekking op 2021 of 2022?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *2021.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Die cijfers hadden we al. Het zou interessant zijn om over de cijfers van 2022 te beschikken.*

Ik ben verbaasd over het lage aantal Brupass XL-passen en -tickets. Het is belangrijk dat de pas betaalbaar blijft. Bovendien wordt de pas niet voldoende gepromoot. Een wereldwijde studie over de modal shift is interessant, maar we moeten vooral nagaan waarom mensen van buiten Brussel de pas niet gebruiken.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK

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

betreffende de elektriciteitsvergoeding bij de MIVB, de impact van Good Move op de MIVB en de uitspraak van de CEO in de pers over gratis vervoer.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).*- *Aangezien alle trams en metro's op elektriciteit rijden, zullen de hoge energieprijzen grote financiële gevolgen hebben voor de MIVB, vooral vanaf 2023. Daarbovenop zal de gasrekening stijgen om de gebouwen van de MIVB te verwarmen. Op de koop toe zal ook de loonindexering ook zwaar wegen op het MIVB-budget.*

In de pers zei de directeur-generaal van de MIVB dat de vermindering van het aanbod een eenvoudige manier is om minder stroom te verbruiken. Hij voegde daar meteen aan toe dat dat geen goed idee is, vooral omdat mensen door de hoge energieprijzen minder zullen telewerken. Het aantal

la moitié de l'électricité nécessaire a déjà été achetée, cela sans compter les factures de gaz relatives au chauffage des nombreux bâtiments de la STIB.

Pour ce qui est de l'électricité, le directeur général estime dans la presse qu'une solution facile serait de diminuer l'offre, mais ce n'est certainement pas la bonne décision à prendre. En effet, les transports publics sont une partie de la solution à la crise énergétique puisque les gens seront moins enclins à faire du télétravail cet hiver. Ils iront davantage dans les bureaux et devront donc utiliser les transports publics. C'est pour cette raison que nous devons garantir une offre, mais aussi parce que la politique de mobilité entend ramener les gens vers les transports collectifs.

La STIB devra absorber la hausse de la facture de l'énergie grâce à une augmentation de sa dotation ou de ses tarifs, postule le directeur général, tout en soulignant que le gouvernement régional n'a pas augmenté le tarif du ticket depuis 2014.

Il faut ajouter à cela le coût de l'indexation, forcément lourd sur le budget du plus grand employeur de Bruxelles. Le CEO est convaincu que cette crise énergétique profitera au transport public. Il en veut pour preuve les chiffres de fréquentation qui ont presque retrouvé leur niveau de 2019, dernière année de référence avant que la crise sanitaire ne vide rames et wagons. « Avec l'effet de l'hiver, nous allons retrouver la fréquentation d'avant la crise sanitaire », assure-t-il.

Concernant la gratuité de la STIB à certaines catégories de la population, le directeur général estime que « ce n'est pas la solution. Le coût de la gratuité sera toujours plus élevé que les bénéfices. Les gens sont prêts à payer pour un service ! ». Quant à l'impact significatif de Good Move sur la mobilité à Bruxelles, pour ce dernier, la mise en œuvre des zones se fait toujours en concertation avec la STIB. Aujourd'hui, l'impact sur le transport public n'est pas significatif.

Madame la Ministre, si la STIB devait retrouver sa fréquentation d'avant la crise sanitaire durant l'hiver, pourriez-vous nous détailler l'évolution des recettes attendues en 2022 par rapport à celles mentionnées dans la presse, à savoir depuis 2019, 2020, 2021 ? J'ai le sentiment que la fréquentation augmente, mais elle s'explique sans doute par la quasi-gratuité pour les plus jeunes et un recours plus important aux abonnements. La STIB a-t-elle fait des études sur cette fréquentation en hausse alors que ses recettes ne suivent pas la même croissance ?

Concernant l'absence d'évolution du prix du ticket depuis 2014, ce n'est pas tout à fait exact puisque le coût des abonnements a augmenté. Cette déclaration manque de nuances et plaide indirectement pour une nouvelle hausse des tarifs qui a déjà eu lieu sur différentes offres de la STIB.

Comment la STIB peut-elle, apparemment sans évaluation concrète, mentionner qu'il n'y a pas d'impact de Good Move sur la circulation de ses transports en commun ? A-t-elle par exemple évalué sa vitesse commerciale depuis la mise en œuvre

reizigers ligt overigens opnieuw bijna even hoog als voor de gezondheids crisis. Bijgevolg ziet hij maar twee oplossingen: meer overheidsmiddelen of de tarieven optrekken. Hij noemde zich ook geen voorstander van gratis openbaar vervoer voor bepaalde leeftijdscategorieën, omdat de kosten nog steeds hoger zouden liggen dan de baten. Ten slotte zag hij momenteel geen grote gevolgen van het Good Moveplan, aangezien de MIVB steeds nauw betrokken wordt bij de inrichting van de zones van Good Move.

Hoe evolueren de inkomsten van de MIVB in 2022 in vergelijking met 2019, 2020 en 2021? Het lijkt er immers op dat de stijging van het aantal reizigers vooral te danken is aan de zeer lage prijs voor jongeren en het toenemend aantal abonnees. Heeft de MIVB onderzocht hoe het komt dat de inkomsten niet evenredig stijgen met het aantal reizigers?

De CEO zei in de pers dat de ticketprijzen niet meer gewijzigd werden sinds 2014, maar dat klopt niet helemaal, want de abonnementen zijn wel duurder geworden. Hij lijkt dus onrechtstreeks aan te sturen op een nieuwe verhoging van de tarieven.

Hoe kan de MIVB stellen dat Good Move geen noemenswaardige gevolgen heeft voor het openbaar vervoer? Heeft ze de reissnelheden en de evolutie van de inkomsten onderzocht?

Op sommige lijnen stijgt het aantal reizigers, maar op andere daalt het. Onderzoekt de MIVB die ontwikkelingen per lijn om haar aanbod zo goed mogelijk af te stemmen op de vraag?

Heeft het groeiende succes van onder meer steps en fietsen geen blijvende weerslag op de inkomsten en het aanbod van de MIVB?

des mailles du Pentagone ? A-t-elle analysé l'évolution de ses recettes depuis la mise en place de Good Move ?

Certaines lignes voient sans doute leur fréquentation augmenter, d'autres diminuer. La STIB étudie-t-elle les évolutions ligne par ligne pour coller à la demande de mobilité et tenir compte de la nouvelle demande de mobilité dans l'après-pandémie ?

Le recours à d'autres moyens de transport, tels les trottinettes et le vélo, n'est-il pas de nature à peser durablement sur les recettes de la STIB, ainsi que sur son offre ?

¹²⁷⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En octobre, la fréquentation sur le réseau de la STIB approchait 90 % de celle de février 2020. La tendance, clairement à la hausse, est donc encourageante pour l'avenir.

En parallèle, la STIB observe des changements dans les habitudes, qui se reflètent également dans le choix des titres de transport. Les voyageurs vont plus facilement opter pour les formules flexibles. Le meilleur exemple est le paiement sans contact, qui séduit largement grâce à sa facilité d'utilisation. On constate d'autre part un attrait pour les tarifs financièrement avantageux comme l'abonnement annuel pour les jeunes, très populaire.

L'année 2022 a débuté en pleine crise sanitaire et ce n'est qu'aujourd'hui que la situation se stabilise progressivement. Il serait prématuré de réaliser des analyses intermédiaires sur des données influencées pendant plusieurs mois par une situation particulière et ne couvrant qu'une année incomplète. Cela risquerait aussi de mener à des conclusions erronées. De plus, les habitudes de voyage sont partiellement saisonnières. L'automne et les événements de fin d'année sont des périodes propices à l'utilisation des transports en commun. Les résultats globaux de 2022 permettront d'ébaucher de premières théories sur l'évolution des recettes parallèlement à l'évolution de la fréquentation, mais qui devront encore être confirmées sur le long terme.

En ce qui concerne l'évolution des tarifs de la STIB, les prix n'ont presque pas augmenté depuis 2014, à l'exception des titres Brupass, qui ont connu une légère augmentation car ils sont partagés avec les trois autres opérateurs du pays. Celle-ci reste cependant inférieure à l'inflation. Les tarifs des autres titres de la STIB, qui représentent la majorité des ventes, sont restés inchangés ou ont même diminué.

Aujourd'hui, l'abonnement scolaire ne coûte que 12 euros par an, et les jeunes Bruxellois jusqu'à 24 ans peuvent également en bénéficier au même prix. Une nouvelle diminution est prévue pour courant 2023 : les Bruxellois de plus de 65 ans profiteront alors aussi d'un abonnement à 12 euros par an. La Région met donc de réelles mesures en place pour maintenir l'accessibilité des transports publics à un prix abordable, pour toutes et tous.

La STIB met également tout en œuvre pour que son offre de transport corresponde aux besoins des voyageurs. À cette fin, elle

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *In oktober bedroeg het reizigersaantal bij de MIVB 90% van het aantal reizigers in februari 2020. Dat is bemoedigend. Reizigers kiezen wel vaker voor flexibele formules en contactloos betalen. Ook het zeer voordelige jaarabonnement voor jongeren heeft veel succes.*

Aangezien er tijdens de eerste maanden van 2022 nog gezondheidsmaatregelen van kracht waren, die een grote weerslag hadden op het openbaar vervoer, is het voorbarig om reeds conclusies te trekken voor het hele jaar. Bovendien zijn vervoersgewoonten sowieso erg seizoensgebonden. Ik kan me dus nog niet uitspreken over het verband tussen de evolutie van het aantal reizigers en de inkomsten.

De tarieven bleven nagenoeg ongewijzigd sinds 2014. Alleen de Brupasstarieven werden licht verhoogd, onder meer omdat daar ook andere vervoersmaatschappijen bij betrokken zijn. Sommige tarieven werden zelfs verlaagd. Zo kost het schoolabonnement slechts 12 euro per jaar. In 2023 zullen 65-plussers hetzelfde tarief genieten voor een jaarabonnement.

Voorts stelt de MIVB alles in het werk om het aanbod zo goed mogelijk af te stemmen op de behoeften. Daartoe volgt ze permanent de reizigersaantallen en de prestaties van haar lijnen en stemt ze het aanbod daarop af, bijvoorbeeld door de dienstregeling aan te passen.

De MIVB houdt nauwkeurig in de gaten welke gevolgen de uitvoering van Good Move heeft op haar netwerk. Het is echter nog te vroeg om conclusies te trekken.

suit de près la fréquentation et la performance de ses lignes et ajuste les horaires et fréquences en fonction des besoins constatés sur le terrain. En outre, depuis des années, la STIB se base sur la fréquentation détaillée de son réseau pour élaborer des propositions ciblées d'amélioration de l'offre dans le cadre d'un programme dédié.

À la suite de la mise en place de Good Move, la STIB évalue au jour le jour l'impact de ce plan sur son réseau. Elle dispose de quelques résultats mais ceux-ci sont préliminaires et manquent encore de recul. Il y a parfois de grosses différences, comme entre les lignes 93 et 94, où l'on constate une amélioration. Rue Dansaert, par contre, l'impact est différent. Nous suivons de près la situation, mais il est encore trop tôt pour tirer des conclusions.

¹²⁷⁹ Ces chiffres sont utilisés en partenariat avec les communes afin d'améliorer en permanence les plans de circulation. En cas d'urgence sur une ligne, une communication est établie entre la STIB et la commune concernée, et les améliorations constatées sont signalées.

Enfin, le recours au vélo ou à la trottinette doit être vu comme complémentaire aux transports publics, dans la mesure où il poursuit l'objectif d'une diminution de l'usage de la voiture en ville, a fortiori pour des trajets courts. Si vous souhaitez plus de détails sur l'usage de la trottinette électrique à Bruxelles, Bruxelles Mobilité a réalisé une étude à ce sujet en 2019. Les résultats de cette enquête sont disponibles sur le site internet data.mobility.brussels.

En général - et nous en avons discuté dans le cadre de l'examen du budget -, les prix de l'énergie ont grevé les coûts tant du transport quotidien que des chantiers. Dans ces deux cas, le gouvernement a décidé de ne pas augmenter les prix pour les usagers, tout en ne réduisant pas l'offre de la STIB.

Une provision est prévue dans le cadre du budget pour compenser l'augmentation des prix de l'énergie pour la STIB - mais aussi pour les autres organismes régionaux, tels que Bruxelles Propreté - et faire en sorte que les utilisateurs ne remarquent pas la différence. Cette provision a évidemment de sérieuses répercussions sur le budget régional.

¹²⁸¹ **M. Emmanuel De Bock (DéFI).** - Je vous avoue ma crainte et mon inquiétude par rapport aux chiffres ou à l'absence de chiffres communiqués par la STIB à cette occasion.

J'entends que la crise sanitaire et ses effets postérieurs rendent les analyses de la fréquentation difficiles. Néanmoins, si, par exemple, la fréquentation équivaut à 90 % de celle de 2020, il serait intéressant de croiser cette donnée avec les recettes.

Il y a bien sûr les tarifs spéciaux pour les jeunes, que j'apprécie beaucoup et qui ont permis d'augmenter leur utilisation des transports en commun. Sans doute ces tarifs ont-ils aussi indirectement une influence sur les recettes générées par les adultes qui les accompagnent. Néanmoins, il est important d'anticiper correctement. J'ai en effet l'impression

De MIVB deelt die cijfers met de gemeenten, zodat die op de hoogte blijven van dringende zaken en ook van de vastgestelde verbeteringen.

Steps en fietsen moeten eerder gezien worden als een aanvulling op het openbaar vervoer. Het groeiende succes daarvan zal er vooral voor zorgen de wagen minder vaak gebruikt wordt voor korte afstanden. Op de website data.mobility.brussels vindt u de resultaten van een studie over het gebruik van elektrische steps in Brussel.

De energieprijzen jagen de kosten voor het vervoer en voor de werken de hoogte in. Toch heeft de regering besloten om de tarieven niet op te trekken en om het aanbod ook niet te beperken. Die kosten zullen dus zwaar wegen op de gewestelijke begroting.

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans). - *Het baart me zorgen dat de MIVB bepaalde cijfers niet meedeelt. Het is goed dat er meer reizigers zijn, maar het zou nuttig zijn om die toename te vergelijken met de ontwikkeling van de inkomsten. Beide variabelen lijken niet evenredig toe te nemen en dat moeten we goed in de gaten houden.*

Ook over de gevolgen van Good Move beschikt u over een aantal gegevens, zonder ze te delen omdat ze voorbarig zijn. Dat getuigt van een gebrek aan strategie.

U verwijst ook naar een onderzoek over elektrische steps uit 2019, maar gezien de razendsnelle ontwikkeling daarvan, kan dat onderzoek alleen maar achterhaald zijn.

que la possession d'un abonnement entraîne une consommation, voire une surconsommation. Donc, l'analyse des données de fréquentation montre une évidente hausse, mais celle-ci ne va pas toujours de pair avec une hausse des recettes générées, en comparaison avec le système précédent.

Comme pour le plan Good Move, il y a des évaluations et des résultats préliminaires que vous ne souhaitez pas déjà partager, parce qu'ils ne sont pas encore suffisamment significatifs. Cette approche manque de stratégie et vous pourriez nous expliquer en temps réel quelles sont les mesures efficaces et celles qui le sont moins, afin d'être encore plus réactifs.

Vous avez cité une étude de 2019 sur les trottinettes : elle est déjà dépassée par les faits. C'est un nouveau service, dont on parlait peu avant 2019, mais qui est une réalité aujourd'hui, parfois combinée avec la STIB. Les interactions avec la STIB et le devenir de la STIB dépendent donc aussi de toutes ces nouvelles technologies et de ces offres d'autres modes de transport.

Je crains que les recettes de la STIB ne nous réservent de mauvaises surprises, alors que la fréquentation et le besoin de mobilité sont en hausse.

- *L'incident est clos.*

2105 **QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

2105 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,

2105 concernant la fermeture du pont Marchant et la gestion du dossier par le gouvernement.

2107 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- À la suite d'un incendie survenu pendant la nuit du 9 au 10 octobre, le pont Marchant, ou pont de la Petite-Île, à Anderlecht, a vu sa circulation interdite pour les piétons et les cyclistes en raison de dommages importants survenus à sa structure. Je rappelle que la circulation sur le pont avait déjà été fermée aux automobilistes en 2014 par votre prédécesseur, pour des raisons de sécurité. Le pont Marchant est donc désormais de facto totalement inaccessible, bien que le rétablissement de certains usages soit intervenu entre-temps. Le temps des questions n'est pas toujours celui de l'actualité.

Avant sa fermeture partielle en 2014, des demandes de rénovation étaient déjà formulées depuis plusieurs années. La dégradation de l'édifice étant déjà prononcée à l'époque, celle-ci n'a fait que s'accroître depuis lors et le pont a été petit à petit délaissé par la population en raison de son aspect peu accueillant et de son état d'abandon avancé. Votre prédécesseur s'était engagé en 2017 à ce que les travaux de rénovation débutent fin 2018, pour une réouverture vers 2020, mais cela est resté lettre morte.

Kortom, ik verwacht tegenvallende inkomsten bij de MIVB, ondanks de groeiende mobiliteitsvraag.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende de sluiting van de Marchantbrug en het beheer van het dossier door de regering.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (*in het Frans*).- *De Marchantbrug is al sinds 2014 om veiligheidsredenen gesloten voor het autoverkeer en was na de brand in de nacht van 9 op 10 oktober 2022 zelfs een tijdlang volledig gesloten, inclusief voor fietsers en voetgangers.*

In 2014 was de brug al in slechte staat en dat is sindsdien alleen maar verergerd, zodat de bevolking haar in toenemende mate links laat liggen. Uw voorganger kondigde in 2017 renovatiewerken aan, maar daar is nog niets van in huis gekomen. De in 2018 ingediende vergunningsaanvraag werd opgeschort in afwachting van de resultaten van een effectenrapport, dat dit jaar eindelijk werd afgeleverd. Brussel Mobiliteit moet op grond daarvan kiezen tussen verschillende scenario's: de bestaande toestand behouden, de brug openen voor actieve weggebruikers plus eventueel het openbaar vervoer of de bouw van een nieuwe brug waar ook auto's overheen rijden.

De brug is belangrijk voor de ontwikkeling van de omgeving, want ze vormt een van de weinige verbindingswegen tussen de Bergensesteenweg en de Industrielaan. Bovendien komt er rond het Biestebroekdok, niet ver daarvandaan, een nieuwe wijk met

Depuis le début de cette législature, le dossier est entre vos mains. Je vous ai interrogée à plusieurs reprises, ces dernières années, sur son état d'avancement et les choses ont manifestement traîné. En effet, une demande de permis d'urbanisme a été introduite en 2018, soit sous le précédent gouvernement. Cependant, comme vous me l'expliquiez il y a quelques mois, la demande avait été suspendue dans l'attente de la réalisation d'une étude d'incidences. Un bureau d'études a enfin été désigné durant l'été 2021, soit trois ans après l'introduction de la demande de permis.

L'étude a été achevée cette année et Bruxelles Mobilité devait se pencher sur ses conclusions pour prendre ensuite une décision. Plusieurs scénarios étaient étudiés, comme maintenir la situation actuelle, réserver le pont aux modes actifs et éventuellement l'élargir aux transports en commun, ou encore construire un nouveau pont permettant la circulation automobile. On ne sait donc toujours pas quand devrait débiter le chantier, ni même ce qui est réellement prévu à ce stade par le gouvernement.

L'activité économique du quartier s'en trouve pourtant affectée. En effet, ce pont est un élément fondamental pour le développement de la zone, lui qui constitue un axe de circulation important entre la chaussée de Mons et le boulevard Industriel, à un endroit du canal où peu de structures permettent de relier les deux rives. S'ajoute également à cette situation problématique la volonté de créer autour du bassin de Biestebroeck, situé non loin du pont Marchant, un nouveau quartier où près de 15.000 nouveaux habitants et différentes installations et infrastructures devront trouver leur place.

²¹⁰⁹ Avec la fermeture complète du pont, le projet sera immanquablement mis à mal, car cette zone se trouvera enclavée, ce qui risque de nuire davantage au développement harmonieux du quartier.

Quels sont, dans les grandes lignes, les résultats de l'enquête d'incidences ? Une décision claire et définitive a-t-elle été prise par le gouvernement concernant l'avenir du pont Marchant ? Dans l'affirmative, quelle est-elle ? Quels moyens financiers seraient-ils alloués par la Région sur la base de cette décision ? Un budget a-t-il déjà été estimé ?

Un calendrier prévisionnel relatif aux échéances des travaux a-t-il déjà été élaboré ? Quand les travaux sur le pont débiteront-ils et quand se termineront-ils ? Quelles mesures d'urgence le gouvernement prend-il aujourd'hui pour éviter la ruine complète du pont ?

La législature arrivant tout doucement à son terme, il est à craindre que le dossier ne soit pas bouclé d'ici là. Pouvez-vous garantir que ce dossier est géré avec le sérieux nécessaire ?

Enfin, à la suite de la fermeture du pont Marchant, quelles sont les conséquences éventuelles sur le projet du bassin de Biestebroeck ? Des retards sont-ils à craindre ?

bijna 15.000 nieuwe inwoners. Dat project dreigt in het gedrang te komen als de brug volledig gesloten is.

Wat zijn de hoofdlijnen van het effectenrapport? Heeft de regering een duidelijke en definitieve beslissing genomen over de Marchantbrug? Zo ja, welke? Welk budget trekt de regering daarvoor uit?

Wanneer zullen de werkzaamheden aan de brug beginnen en eindigen? Welke noodmaatregelen neemt de regering intussen om de brug voor een volledige aftakeling te behoeden?

De regeerperiode nadert zachtjesaan haar einde. Kunt u garanderen dat u dit dossier met de nodige ernst behandelt?

Wat zijn de gevolgen van de sluiting van de Marchantbrug voor het Biestebroekdoproject? Dreigt dat vertraging op te lopen?

2111 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le pont Marchant est en effet fermé à la circulation automobile depuis 2014 en raison de son ancienneté. Il est emprunté par les modes actifs uniquement. De nombreux utilisateurs privilégient cet itinéraire, car il est confortable, sans carrefour et sans trafic dense.

Par ailleurs, ce pont est devenu un lieu insolite à Bruxelles. Les riverains ont pris possession de l'endroit, ils s'y réunissent, s'y reposent sur les bancs ou s'y retrouvent pour partager un repas. Des associations de riverains y ont installé des bancs et des tables, et des demandes d'activités sont régulièrement introduites, comme un cinéma en plein air, toujours en tenant compte de la sécurité et de la stabilité de la structure. Ainsi, la piscine Pool is cool est aussi accessible par le pont, et le franc succès qu'elle a connu montre à quel point les Bruxellois sont demandeurs de tels aménagements de rencontre et d'activités dans l'espace public

Après l'incendie survenu sous l'ouvrage, Bruxelles Mobilité a immédiatement procédé à l'inspection du pont. Vu les dégradations observées, l'ouvrage a été entièrement soustrait à la circulation en face inférieure et en face supérieure, et cela, dans l'attente des résultats de l'étude de stabilité. Il s'agit d'une mesure de précaution.

Le placement d'un système de report de charge (étaçonnement) a été étudié et réalisé pour éviter tout risque de ruine de la partie endommagée et permettre la création d'un passage sécurisé pour les modes actifs, en attendant une étude de stabilité plus approfondie. Pour l'instant, le pont est rouvert aux modes actifs, mais reste fermé au trafic motorisé pour les mêmes raisons qu'en 2014.

Il est bel et bien prévu de remplacer ce pont. Bruxelles Mobilité a introduit une demande de permis d'urbanisme en ce sens. L'étude d'incidences a analysé différents scénarios, dont vous avez rappelé l'historique. Les services de Bruxelles Mobilité ont analysé les possibilités d'amélioration du projet, car les plans datent de plusieurs années et ne tiennent pas forcément compte de l'évolution souhaitée du trafic et des nouveaux usages.

Le nouveau projet intégrera bien évidemment les données de l'étude sur le futur développement de la zone de Biestebroek. Cette étude est clôturée et sera transmise lors de l'enquête publique. À ce stade, un budget de 553.000 euros TVAC est engagé pour la mission de conception et d'assistance au maître d'ouvrage dans le cadre du renouvellement du pont Marchant.

Il est également prévu d'engager en 2023 un budget de 6 millions d'euros pour l'exécution des travaux, en fonction de l'avancement de la procédure et de l'octroi des permis.

2113 Sous réserve de l'obtention du permis d'urbanisme et des modifications du projet qui seront imposées, le calendrier actualisé prévoit le démarrage des travaux en 2024 pour une durée estimée de dix-huit mois. Encore une fois, tout dépendra des procédures.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De Marchantbrug wordt sinds 2014 inderdaad enkel nog door actieve weggebruikers benut. Velen van hen kiezen graag die weg omdat die nu rust en comfort biedt. De brug is ook een levendige ontmoetingsplek voor de buurt geworden. Ze biedt onder meer toegang tot het zwembad Flow.*

Na de genoemde brand heeft Brussel Mobiliteit de brug meteen geïnspecteerd en uit voorzorg voor alle verkeer gesloten. Om instortingsgevaar te vermijden is een steunsysteem geplaatst, zodat de actieve weggebruikers de brug weer veilig konden gebruiken in afwachting van een grondige stabiliteitsstudie.

Brussel Mobiliteit heeft een vergunningsaanvraag ingediend om de brug te vervangen. Het heeft de verschillende mogelijke scenario's uit het effectenrapport bekeken en de manieren waarop het project verbeterd kan worden in het licht van de recente en gewenste evoluties in het verkeer.

Het project zal rekening houden met de inmiddels afgeronde studie over de nieuwe plannen voor de omgeving van het Biestebroekdok. Die studie zal voorliggen tijdens het openbaar onderzoek. Op dit ogenblik is voor de vernieuwing van de brug 553.000 euro (btw inclusief) uitgetrokken voor het ontwerp en voor bijstand aan de bouwmeester. In 2023 zal 6 miljoen euro voor de werkzaamheden zelf worden uitgetrokken.

Volgens de voorlopige planning (maar alles zal van de procedures afhangen) begint die vernieuwing in 2024 en zullen de werkzaamheden zo'n achttien maanden duren.

De plannen voor de omgeving van het Biestebroekdok staan daar los van en zijn helemaal niet bedreigd. Beliris werkt eraan door en pleegt geregeld overleg met Brussel Mobiliteit.

Volgens de voorlopige planning (maar alles zal van de procedures afhangen) begint die vernieuwing in 2024 en zullen de werkzaamheden zo'n achttien maanden duren.

Ni l'état actuel de l'ouvrage ni le projet de nouveau pont Marchant n'influent sur les délais prévus pour le développement de la zone Biestbroeck, dont les espaces publics sont réalisés par Beliris. L'équipe de Beliris avance sur ses projets et se concertent régulièrement avec Bruxelles Mobilité.

2115 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Je prends acte des dernières avancées du dossier. J'avais constaté que les modes actifs étaient à nouveau autorisés sur le pont. Néanmoins, soyons clairs : il n'existe aucune solution pérenne pour maintenir la structure actuelle. Tôt ou tard, ce vieil édifice sera à ce point dégradé qu'il sera tout à fait impossible de l'utiliser. Il faut donc trouver une solution le plus rapidement possible.

J'entends que les données de l'étude seront examinées durant la phase d'enquête publique. J'espère que nous en saurons rapidement plus sur ces données. Je ne vous cache pas mon impatience, car ce n'est ni le premier projet, ni la première procédure, ni le premier permis pour ce pont. Vous êtes la troisième ministre à vous pencher sur l'avenir de cet ouvrage d'art après Mme Brigitte Grouwels et M. Pascal Smet par deux fois. Quatre législatures, c'est beaucoup ! Il y va de la crédibilité des pouvoirs publics d'apporter une solution vraisemblable et acceptable pour désenclaver un nouveau quartier qui accueillera 15.000 à 20.000 habitants d'ici quelques années.

- *L'incident est clos.*

2119 **QUESTION ORALE DE M. SEVKET TEMIZ**
2119 **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,**

2119 **concernant le plan Good Move et les plans communaux de mobilité.**

2121 **M. Sevket Temiz (PS).**- Vous remarquerez que, ces derniers mois, les interventions de la majorité concernent toutes le plan Good Move. Nous faisons face plus particulièrement à une pression populaire concernant certaines problématiques liées aux différents plans communaux de mobilité (PCM).

Dans le plan régional de mobilité Good Move, on peut lire que « le PRM est un instrument stratégique, d'orientation et d'application de la politique de mobilité, qui s'inscrit dans les orientations du plan régional de développement durable » (article 3) et que « les PCM devront quant à eux se conformer au PRM et décliner, à un niveau local, les orientations, les stratégies générales, ainsi que les mesures et actions définies dans le PRM » (article 11).

Cette affirmation est conditionnée plus loin dans le texte : « En ce sens, la lisibilité et l'accès aux différents subsides que la Région met à disposition des communes seront simplifiés et les budgets régionaux (...) pour les interventions sur voiries

De plannen voor de omgeving van het Biestbroekdok staan daar los van en zijn helemaal niet bedreigd. Beliris werkt eraan door en pleegt geregeld overleg met Brussel Mobiliteit.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Ik hoop dat we snel meer vernemen over de genoemde studie. U bent de derde minister die zich over de brug buigt, het dossier gaat al vier regeerperiodes mee! Het is belangrijk voor de geloofwaardigheid voor de overheid dat ze een nieuwe wijk van meer dan 15.000 mensen op een degelijke manier ontsluit.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SEVKET TEMIZ
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende het Good Move-plan en de gemeentelijke mobiliteitsplannen.

De heer Sevket Temiz (PS) *(in het Frans).*- *Volgens artikel 3 van het Good Moveplan (Gewestelijk Mobiliteitsplan) sluit dit plan aan bij het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling en volgens artikel 11 moeten de gemeentelijke mobiliteitsplannen het op lokaal niveau concretiseren. Even verderop wordt gepreciseerd dat "de gewestelijke budgetten voor interventies op gemeentewegen gecoördineerd zullen worden om te zorgen voor een grotere samenhang bij het ontwikkelen van de netten in de wijken."*

De cofinanciering door het gewest ten belope van 50% staat al te vaak ter discussie. Hoe zal in dat perspectief de budgettaire herevaluatie door Brussel Mobiliteit eruitzien voor gemeenten die hun gemeentelijk mobiliteitsplan moeten herzien?

Plant Brussel Mobiliteit een uniformisering van de soms te lange proefperiodes die nu in sommige wijken voor ongemak zorgen?

Zal er overleg plaatsvinden tussen Brussel Mobiliteit en de gemeenten over de moeilijkheden die bij de invoering van

communales seront coordonnés pour une meilleure cohérence de mise en œuvre des réseaux au sein des quartiers. »

Le cofinancement avec l'intervention régionale de 50 % est trop souvent au cœur des débats.

Dans cette perspective, quelle sera la méthode de réévaluation budgétaire de Bruxelles Mobilité par rapport aux communes qui sont obligées de revoir la copie de leur PCM ?

Quelles mesures homogénéisées Bruxelles Mobilité prévoit-elle quant aux périodes de test parfois trop longues qui mettent certains quartiers à rude épreuve ? Ces derniers mois, vous avez remarqué la colère qui s'exprime dans certaines communes, en particulier à Schaerbeek.

Une concertation est-elle prévue entre Bruxelles Mobilité et les communes à propos des problèmes rencontrés lors de la mise en œuvre des PCM ? Dans l'affirmative, existe-t-il un calendrier des concertations ?

²¹²³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il convient tout d'abord de distinguer deux outils de planification d'actions de mobilité à l'échelle infrarégionale ;

- le plan communal de mobilité (PCM) est la déclinaison, au niveau communal, du plan régional de mobilité (PRM), qui reprend l'ensemble des actions entreprises au niveau de chaque commune ;

- le contrat local de mobilité est conclu entre la Région et une ou plusieurs communes, à la suite d'une analyse de mobilité dans un quartier délimité. Il reprend les engagements des parties respectives en vue de coordonner les interventions à mener dans cette zone : schémas de circulation, interventions d'aménagements sur des voiries communales ou régionales, etc.

Le cadre juridique qui définit le contenu et les procédures d'élaboration du plan régional de mobilité, des plans communaux de mobilité et des autres dispositifs permettant de mettre en œuvre les actions - comme les contrats locaux de mobilité et les quartiers apaisés - est examiné dans le cadre de la révision de l'ordonnance de 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité. Le gouvernement a adopté un texte en première lecture juste avant l'été et des concertations sont en cours en vue d'une deuxième lecture.

Cette nouvelle version de l'ordonnance de 2013 envisage de simplifier l'élaboration du PCM et de le rendre facultatif. Ce plan est à considérer comme une feuille de route pour les communes.

Afin d'accompagner l'élaboration des PCM et de contribuer à l'évaluation de la mise en œuvre des actions au niveau régional, Bruxelles Mobilité dispose d'un marché d'accompagnement pour centraliser, uniformiser, diffuser

de gemeentelijke mobiliteitsplannen opduiken? Volgens welke planning?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *We moeten het onderscheid maken tussen gemeentelijke mobiliteitsplannen, die het Gewestelijk Mobiliteitsplan op gemeentelijk vlak uitvoeren, en lokale mobiliteitscontracten, die de mobiliteitsmaatregelen in een wijk gelegen in één of meer gemeenten coördineren.*

Het juridisch kader voor die plannen en contracten wordt bestudeerd met het oog op de herziening van de ordonnantie van 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit. De regering heeft de herziening vlak voor de zomer in eerste lezing goedgekeurd. Ze wil de gemeenten een stappenplan aanbieden voor hun gemeentelijke mobiliteitsplannen en het opstellen daarvan facultatief maken, want de gemeenten vinden die procedures te zwaar.

Brussel Mobiliteit ondersteunt de gemeenten daarbij door informatie te bundelen en te verspreiden en door gemeentelijke en gewestelijke diensten optimaal te laten samenwerken.

Wat de proefinrichtingen betreft, die normaal gezien onderworpen zijn aan een stedenbouwkundige vergunning, bedraagt de termijn twee jaar volgens de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening of het besluit over werken van geringe omvang.

Tussen Brussel Mobiliteit en de gemeenten vindt structureel overleg plaats over de uitvoering van het mobiliteitsbeleid. Daarbij zijn nog geen noemenswaardige moeilijkheden opgedoken.

Er is een meer structurele evaluatie aan de gang van de gemeentelijke uitvoering van de Good Movemaatregelen.

l'information et encourager les meilleures synergies entre les services communaux et régionaux.

Concernant les aménagements mis en place à titre de test, mais qui sont normalement soumis à permis d'urbanisme, le délai prévu dans le cadre juridique - le règlement régional d'urbanisme et l'arrêté « Minime importance » pour les régularisations - est de deux ans pour tous les projets.

Il existe dans tous les cas une concertation structurelle entre Bruxelles Mobilité et les communes concernant la mise en œuvre de la politique de mobilité. Aucun PCM n'a été retiré ni ne s'est heurté à de grandes difficultés. Les PCM adoptés par certaines communes ont été mis en œuvre en concertation entre les services communaux et régionaux.

Une évaluation plus structurelle de l'ensemble des mesures du PRM prises en charge au niveau des communes est en cours.

Les communes ont demandé que le PCM, processus qu'elles estiment relativement lourd, devienne facultatif.

2125 **M. Sevket Temiz (PS).**- Je ne partage pas votre avis quand vous dites qu'il n'y a pas eu de problème au niveau des communes. Vous devriez aller à la rencontre des échevins de la mobilité et constater ce qui est en train de se passer, surtout dans les communes où des interpellations citoyennes et des manifestations se produisent.

(Remarques de Mme Van den Brandt, ministre)

En tant que ministre de tutelle, vous devez examiner comment dégager une solution pour les plans communaux de mobilité. Aujourd'hui, ce qui est en train de se passer sur certains axes de certaines communes est scandaleux.

2125 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les plans communaux de mobilité et les contrats locaux de mobilité sont des outils différents. Quand je dis que les plans communaux de mobilité ne posent pas problème, je ne parle pas des contrats locaux de mobilité, dont découlent notamment les mailles apaisées.

Les différents plans communaux de mobilité sont, pour l'instant, obligatoires. Une enquête publique est en cours à Ganshoren, d'autres communes y travaillent. Cependant, les retours reçus nous parlent d'une procédure lourde pour les services communaux. D'où la demande de les rendre facultatifs, comme cela figure dans la nouvelle proposition d'ordonnance sur la mobilité. Celle-ci est déjà passée en première lecture et nous sommes en train d'intégrer les contributions des communes en vue de la deuxième lecture.

Je suis bien consciente des enjeux posés par les contrats locaux de mobilité. À Cureghem, à Schaerbeek et dans d'autres communes, ils font débat et nous devons en tirer les leçons. Pour ma part, je parlais des plans communaux de mobilité dont, jusqu'à présent, la mise en œuvre ne suscite pas de réel conflit.

De heer Sevket Temiz (PS) *(in het Frans).*- *Ik ben het niet met u eens dat er geen noemenswaardige problemen zijn geweest bij de gemeenten. Ga maar eens luisteren bij de schepenen van Mobiliteit, vooral in die gemeenten waar burgers op straat komen.*

(Opmerkingen van mevrouw Van den Brandt, minister)

U moet aan een oplossing werken. Wat er vandaag gebeurt op de verkeersassen in bepaalde gemeenten, is schandalig.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Ik bedoelde dat er geen problemen zijn met de gemeentelijke mobiliteitsplannen.*

De verkeersluwe mazen vloeien voort uit de lokale mobiliteitscontracten. Ik ben mij bewust van de problemen die daarmee samenhangen. Ze leiden tot onrust in Kuregem, Schaerbeek en elders. We moeten daar lessen uit trekken.

- Het incident is gesloten.

- *L'incident est clos.*

2133 **QUESTION ORALE DE M. SEVKET TEMIZ**

2133 **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,**

2133 **concernant les entreprises de la zone portuaire menacées par les politiques de mobilité régionales.**

2135 **M. Sevket Temiz (PS).**- Un article du journal L'Écho rapporte qu'en 2021, le transbordement par voie fluviale de 7,1 millions de tonnes de marchandises a permis d'éviter la circulation de 665.000 camions dans la ville. Un record depuis la création de l'organisme d'intérêt public régional Port de Bruxelles en 1993. Ce même article indique que les politiques de mobilité menées par la Région menacent l'accessibilité des entreprises situées dans la zone portuaire. En effet, la requalification de l'A12 qui prévoit la mise à double sens de l'avenue Van Praet et la suppression des voies de transit sur l'avenue des Croix du Feu, et qui favorise un axe de réseau express régional pour cyclistes ainsi qu'une promenade cyclo-piétonne, constituera un danger pour l'accessibilité de cette zone.

La Communauté portuaire bruxelloise a déjà fait savoir que les impacts sur le pôle d'activités économiques du canal, qui comptabilise 9.000 emplois, n'ont pas été pris en considération dans l'étude d'incidences de Bruxelles Mobilité.

Situé à proximité du marché matinal, le Centre européen de fruits et légumes (CEFL), comptabilise, quant à lui, un trafic routier professionnel de 1.100 véhicules par jour. Ceux-ci arrivent essentiellement par les avenues Van Praet et de Vilvorde. Le directeur du CEFL évoque dès lors un risque de délocalisation pour les entreprises de la zone qui ne sont pas directement dépendantes de l'activité du port. Il va jusqu'à remettre en cause le renouvellement du bail emphytéotique du CEFL avec la Ville, si l'accessibilité aux entreprises de cette zone est menacée.

La stratégie Shifting Economy, élaborée dans le cadre de Go4Brussels 2030, adoptée le 31 mars 2022, précise l'axe stratégique logistique « Développer la carte des itinéraires prioritaires pour les poids lourds (réseau routier) » en ces termes : « Cette mesure vise le suivi, l'amélioration et l'opérationnalisation d'itinéraires prioritaires pour les poids lourds (déjà développés dans le cadre de Good Move), afin que ceux-ci circulent sur les principaux axes routiers tout en évitant les quartiers apaisés. »

Quels sont les impacts de l'étude d'incidences de l'A12 sur le trafic routier des poids lourds depuis et vers la zone portuaire et le CEFL ?

La Communauté portuaire bruxelloise est un partenaire privilégié du Port de Bruxelles, lui-même acteur public essentiel à la réalisation de la stratégie de transition économique,

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SEVKET TEMIZ
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende de bedrijven in de havenzone die bedreigd worden door gewestelijke mobiliteitsmaatregelen.

De heer Sevket Temiz (PS) (*in het Frans*).- *Transport over het water hield in 2021 665.000 vrachtwagens uit de stad. Het mobiliteitsbeleid van het gewest bedreigt nu echter de toegang tot de bedrijven in de havenzone, meer bepaald de geplande herinrichting van de A12, waarbij de Van Praetlaan een tweerichtingsweg wordt, de Vuurkruisenlaan autovrij wordt en er een fiets-GEN komt alsook een fiets-wandelweg.*

De Brusselse Havengemeenschap stelt dat de effectenanalyse van Brussel Mobiliteit geen rekening houdt met de impact op de economische activiteit bij het kanaal, goed voor 9.000 jobs.

Het Europees Centrum voor Fruit en Groenten (ECFG) trekt dagelijks 1.100 professionele voertuigen aan, die vooral via de Van Praetlaan en de Vilvoordselaan rijden. Het ECFG vreest een delokalisatie van de bedrijven in het gebied die niet rechtstreeks afhangen van de havenactiviteit. Als de havenzone moeilijk toegankelijk wordt voor die bedrijven, trekt de directeur zelfs de verlenging van het erfpachtcontract van het ECFG met de stad Brussel in twijfel.

De strategie Shifting Economy, goedgekeurd op 31 maart 2022, beschrijft de wegen vanuit en naar de haven die vrachtwagens prioritair moeten gebruiken, zodat ze autoluwe wijken vermijden.

Welke impact heeft de effectenanalyse van de A12 op het vrachtwagenverkeer van en naar de havenzone en het ECFG?

Welke conclusies heeft uw overleg met de Brusselse Havengemeenschap en met de Haven van Brussel, cruciale spelers in de economische transitie, opgeleverd? Welke andere oplossingen stelt u hun voor om de havenzone toegankelijk te houden?

notamment en faveur de la circulation des poids lourds sur leurs itinéraires prioritaires.

Quelles sont les conclusions de vos consultations avec ces deux partenaires privilégiés ? Quelles autres solutions leur proposez-vous pour maintenir l'accessibilité aux entreprises du canal ?

2137 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Comme expliqué dans la réponse à la question écrite 1387 de Mme Czekalski sur le projet Parkway-21 - qui intègre la restructuration de l'axe routier R21 sur le tronçon entre le pont Van Praet et l'avenue des Croix du Feu -, ce projet permet de rationaliser le nombre de bandes de circulation sur une voirie très largement surdimensionnée, conçue à la fin des années 1950, dans le cadre de l'Expo 58.

Malgré la réduction du nombre de bande de circulation, le projet n'aura aucun impact négatif sur la capacité de trafic, sur les fonctionnalités des voiries ni sur l'accessibilité ou le transport motorisé, y compris le transport par poids lourds des nombreuses entreprises présentes dans la zone du canal. En effet, la capacité de trafic est directement proportionnelle non seulement au nombre de bandes de circulation, mais aussi au nombre de véhicules qui peuvent passer par minute aux carrefours à feux. La réduction et la simplification des carrefours permettront de maintenir la capacité de trafic de cet axe, tout en créant de l'espace pour le futur tram, une cyclostrade, des espaces verts, etc. L'étude de mobilité a été réalisée en tenant compte de ces éléments.

Les carrefours à feux déterminants pour les capacités de trafic dans ce dossier, en particulier celui du pont Van Praet, sont étudiés dans cette optique. Les études de projet et les dimensionnements des aménagements ont été réalisés par le bureau d'études spécialisé Tractebel Engineering, à l'aide de modélisations dynamiques de trafic, et ce, pour les cas de charge de trafic les plus défavorables.

Une enquête publique a permis d'exprimer les craintes relatives à l'accessibilité des entreprises de la zone portuaire. La commission de concertation en a tenu compte puisqu'elle a publié le 23 novembre 2022 un avis favorable assorti de conditions, notamment la réalisation d'une étude d'impact du projet sur les entreprises portuaires et le maintien à trois bandes de circulation sur l'avenue Van Praet. Ces modifications visent à rassurer certains acteurs économiques, dont la Communauté portuaire bruxelloise, pour ce qui concerne l'accueil des flux existants, dont les poids lourds et les convois exceptionnels. Nous prenons bien entendu cet avis au sérieux.

2139 Les plans sont pour l'instant redessinés afin de garantir les intérêts de l'ensemble des parties prenantes. Je ne peux pas encore vous en montrer la version définitive.

Une série de réunions sont également planifiées avec des représentants de la Communauté portuaire bruxelloise, ainsi qu'avec les cabinets du ministre Maron, de la secrétaire d'État Trachte et mon cabinet. Bien au-delà de ce projet, ces réunions visent à échanger de façon ouverte et transparente autour des

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het project Parkway 21 behelst onder meer de herstructurering van de R21 tussen de Van Praetbrug en de Vuurkruisenlaan, waarbij het overmatige aantal rijstroken wordt verminderd.*

Dat zal echter geen negatieve invloed hebben op de verkeerscapaciteit noch op de toegankelijkheid per vrachtwagen van bedrijven in de kanaalzone. De verkeerscapaciteit hangt immers evenzeer af van de capaciteit van de kruispunten met verkeerslichten. Dankzij de inperking en vereenvoudiging daarvan zal de verkeerscapaciteit intact blijven, terwijl er intussen wel ruimte wordt vrijgemaakt voor de toekomstige tram, voor een fietsnelweg, voor groene ruimten enzovoort. De mobiliteitsstudie heeft met al die elementen rekening gehouden.

In dat licht worden ook de verkeerslichten aan de Van Praetbrug bestudeerd. Het gespecialiseerde studiebureau Tractebel heeft daar simulaties mee uitgevoerd voor de meest ongunstige scenario's.

De overlegcommissie heeft met de genoemde bekommernissen rekening gehouden en heeft daarom in haar positief advies van 23 november 2022 als voorwaarden opgenomen dat er een studie komt naar de impact op de havenbedrijven en dat er drie rijstroken blijven op de Van Praetlaan.

De plannen worden momenteel hertekend. Er zijn ook vergaderingen gepland met vertegenwoordigers van de Brusselse Havengemeenschap en met de kabinetten van minister Maron, van staatssecretaris Trachte en van mijzelf.

We willen namelijk open en transparant uitwisselen over alle projecten die een impact hebben op de bedrijven. De industriële activiteit in de havenzone is belangrijk voor de economische

différents projets pouvant affecter l'activité économique des entreprises.

Comme vous l'avez dit, la Communauté portuaire bruxelloise constitue un partenaire privilégié pour la Région et il est important de maintenir l'activité industrielle dans ces zones pour l'attractivité économique, l'emploi et la viabilité de notre Région.

2141 **M. Sevket Temiz (PS)**.- Je me réjouis d'entendre que vous allez tenir compte des inquiétudes des entreprises de la zone portuaire et les inclure dans la deuxième phase de concertation. Ces entreprises craignent de ne pas être entendues. Si, à l'instar de Good Move, les concertations ont lieu mais n'apportent pas de solution, c'est inutile. Il faut être très vigilant, car la Communauté portuaire bruxelloise est irritée et craint pour son futur.

2141 **Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- C'est le but d'une concertation et d'une enquête publique. L'enquête publique est le moment par excellence pour exposer les plans et transmettre tous les documents. Si, après enquête publique, les plans doivent être adaptés, nous le faisons, comme dans le cas présent.

- *L'incident est clos.*

2147 **QUESTION ORALE DE MME DELPHINE CHABBERT**

2147 **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,**

2147 **concernant les actions 24 et 25 du plan bruxellois d'inclusion des personnes LGBTQIA+.**

2149 **Mme Delphine Chabbert (PS)**.- Au début de l'année, le gouvernement bruxellois a adopté son nouveau plan bruxellois d'inclusion des personnes LGBTQIA+ comportant 35 mesures transversales autour de l'égalité des chances, le logement, la fonction publique et les pouvoirs locaux, l'emploi, la prévention et la sécurité, l'urbanisme et l'aménagement du territoire, la mobilité, la recherche scientifique, l'image de Bruxelles et les relations internationales, ainsi que le sport, la santé et la famille.

Le chapitre 7 du plan, consacré à la mobilité, prévoit quatre actions spécifiques en la matière. L'action 24 prévoit « d'obtenir des données scientifiques via un projet du Fonds de la recherche scientifique (FNRS) relatif aux habitudes de déplacements et aux comportements en matière de mobilité et de sécurité routière des personnes LGBTQIA+ et leur expérience dans l'espace public », ainsi que « d'assurer la mise en œuvre des recommandations issues de cette recherche et des principes de l'Universal Design ». L'objectif de cette action est de « promouvoir une intégration plus structurelle des questions de diversité dans les politiques de mobilité ».

Des études montrent que les personnes ont des besoins et des comportements différents dans les transports en commun selon leur genre et leur identité de genre. Cela entraîne un

uitstraling, de werkgelegenheid en de leefbaarheid van het gewest.

De heer Sevket Temiz (PS) (in het Frans).- *Goed dat u met de havenbedrijven rekening houdt en hen bij het overleg zult betrekken. We moeten waakzaam blijven, want de Brusselse Havengemeenschap is geïrriteerd en vreest voor haar toekomst.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Het openbaar onderzoek is het moment bij uitstek om alle plannen en documenten openbaar te maken. Als ze moeten worden aangepast, zullen we dat doen.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DELPHINE CHABBERT

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

betreffende de acties 24 en 25 van het Brusselse LGBTQIA+-integratieplan.

Mevrouw Delphine Chabbert (PS) (in het Frans).- *In het begin van het jaar heeft de regering haar Plan voor de inclusie van LGBTQIA+-personen 2022-2025 goedgekeurd. Hoofdstuk 7 gaat over mobiliteit.*

Actie 24 moet ervoor zorgen dat er structureel rekening wordt gehouden met diversiteitskwesties in het mobiliteitsbeleid. Daartoe zal het Fonds de la recherche scientifique gegevens verzamelen over de verplaatsingsgewoonten, het mobiliteitsgedrag en de verkeersveiligheid van LGBTQIA+ en hun ervaring in het openbare ruimte. Uit studies blijkt immers dat mensen specifieke mobiliteitsbehoeften hebben en specifiek gedrag vertonen volgens hun genderidentiteit.

Wat is het tijdspad voor de uitvoering van actie 24? Welk budget trekt u ervoor uit? Hoever staat het verzamelen van wetenschappelijke gegevens? Wat zijn de resultaten?

Actie 25 omvat drie maatregelen:

- *deskundigen inzake diversiteit en integratie van LGBTQIA+ betrekken bij de herinrichting van gewestwegen en metrostations*

accès inégalitaire aux services et infrastructures disponibles. La question de l'inclusion des personnes LGBTQIA+ en matière de mobilité et de sécurité routière est essentielle. Il faut que vous l'analysiez pour assurer leur liberté de mouvement dans l'espace public.

Disposez-vous déjà du calendrier de mise en place de l'action 24 ? Quel budget est-il alloué à cette action ?

L'action prévoit d'obtenir des données scientifiques. Où en est leur collecte ? Quels sont les résultats ?

L'action 25 prévoit, quant à elle, trois mesures :

- assurer la contribution d'experts et d'expertes des questions de diversité et de l'inclusion des personnes LGBTQIA+ à l'élaboration des projets de réaménagement des voiries régionales et des stations de transports en commun, ainsi que mettre en œuvre les directives relatives à la conception des stations de métro et prémétro de Bruxelles ;

- renforcer et moderniser les équipements et les logiciels de vidéosurveillance dans les stations de métro ;

- assurer l'implémentation des exigences de qualité de l'espace public régional, issues notamment du vade-mecum piétons en Région de Bruxelles-Capitale, et assurer leur prise en compte par les concepteurs publics et privés. L'objectif est d'aménager les stations de transports en commun comme des espaces publics plus inclusifs, plus sûrs, plus attrayants et plus accueillants pour tous les usagers et usagères, en ce compris les personnes LGBTQIA+. Il est essentiel d'assurer la sécurité des personnes LGBTQIA+ dans l'espace public, et notamment dans les stations de transports en commun, pour garantir l'inclusion de toutes et tous dans la ville.

Disposez-vous du calendrier de mise en place de cette action ?

Sur la base de quels critères seront sélectionnés les experts et expertes des questions de diversité et de l'inclusion des personnes LGBTQIA+ ?

Combien de caméras de surveillance supplémentaires sont-elles prévues ?

À combien se monte le budget prévu pour la mise en place de cette action ?

Un suivi de sa mise en place et son évaluation sont-ils planifiés ?

en ervoor zorgen dat de ontwerp-instructies voor die stations worden toegepast;

- het videobewakingssysteem in metrostations uitbreiden en moderniseren;

- de kwaliteitseisen voor de gewestelijke openbare ruimte doen toepassen.

Wat is het tijdschema voor de uitvoering van actie 25? Welk budget trekt u ervoor uit? Hebt u een monitoring en evaluatie gepland?

Op basis van welke criteria worden de deskundigen geselecteerd?

Hoeveel extra bewakingscamera's zijn er gepland?

²¹⁵³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'action 24 du plan bruxellois d'inclusion des personnes LGBTQIA+ vise la collecte des données sur les comportements de mobilité. Bruxelles Mobilité veille à ce que des analyses de genre soient possibles dans les enquêtes qu'elle réalise.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Actie 24 van het Brussels Plan voor de integratie van LGBTQIA+ beoogt het verzamelen van gegevens over mobiliteitsgedrag.

Brussel Mobiliteit zorgt er in zijn enquêtes voor dat genderanalyses mogelijk zijn. Zo wordt in het Onderzoek

Par exemple, dans l'enquête sur les habitudes de déplacement (Onderzoek verplaatsingsgedrag 6), le genre du répondant est demandé et la réponse peut être « autre », donc pas seulement homme ou femme. Nous savons qu'en règle générale, les hommes et les femmes se déplacent différemment.

Dans le baromètre de la mobilité, qui permet de mesurer la satisfaction et l'adhésion aux objectifs du plan Good Move, il est également possible de réaliser des analyses sur la base du sexe (homme, femme, autre) et de récolter des déclarations de personnes qui estiment être discriminées par leur orientation sexuelle, leur identité ou leur expression de genre

L'action 25 porte sur les aménagements des espaces publics et des stations de métro. L'objectif de conception universelle est de convenir à tous sans besoin d'adaptation (personnes à mobilité réduite, LGBTQIA+, etc.). C'est ce concept qui est repris pour l'aménagement de l'ensemble des espaces publics. Un aspect repris dans la conception universelle est la question de l'accessibilité, dont il est systématiquement tenu compte dans les projets menés par Bruxelles Mobilité et la STIB. Des subventions sont aussi octroyées aux projets communaux ou associatifs améliorant l'accessibilité et la sécurité de l'espace public en lien avec ce même principe de conception universelle.

Par ailleurs, les directives relatives à la conception des stations de métro et prémétro de Bruxelles sont déjà d'application. En outre, divers éléments contribuent à rendre les stations plus accueillantes et agréables à toutes et tous, y compris aux publics les plus fragiles, ce qui augmente le sentiment de sécurité : œuvres d'art, diffusion de musique, présence de commerces, éclairage suffisant, présence de personnels de la STIB, etc.

Par exemple, dans la station Bourse, une lumière aux couleurs de l'arc-en-ciel accompagne les jours de festivités en l'honneur des personnes LGBTQIA+, tandis que l'espace Quartier propose des expositions de jeunes artistes de tous horizons, toutes traditions et toutes orientations.

Depuis quelques mois, la Commission régionale de la mobilité compte parmi ses membres un représentant d'equal.brussels et de l'ASBL Garance, active sur la question du genre. Tous les grands projets de réaménagement en matière de mobilité sont soumis à cet organe pour avis.

²¹⁵⁵ Les actions 24 et 25 du plan bruxellois d'inclusion des personnes LGBTQIA+ s'inscrivent totalement dans la lignée de la vision que nourrit la STIB. Elle a pour ambition d'offrir un service inclusif en répondant aux besoins de toutes et tous. Environ 30 % de la population est à mobilité réduite, au sens large du terme : personnes porteuses de handicap, plus âgées, accompagnées d'enfants en bas âge ou chargées de bagages.

La STIB met en place de nombreuses mesures pour améliorer l'accessibilité de son réseau de transports publics et ces aménagements sont réalisés dans une optique de conception universelle, étant donné qu'ils profitent tous à l'ensemble de la population. Tout ce que la STIB met en place doit être accessible

Verplaatsingsgedrag 6 gevraagd naar het geslacht van de respondent. Het antwoord kan man, vrouw of andere zijn.

Ook in de mobiliteitsbarometer, die de tevredenheid en het draagvlak van Good Move meet, is het mogelijk analyses uit te voeren op basis van geslacht en verklaringen te verzamelen van mensen die zich gediscrimineerd voelen vanwege hun seksuele geaardheid, genderidentiteit of -expressie.

Actie 25 beoogt de inrichting van de openbare ruimte en de metrostations volgens het principe van de universele vormgeving. Dat betekent dat de openbare ruimte voor iedereen toegankelijk moet zijn, zonder dat er aanpassingen nodig zijn voor personen met een beperkte mobiliteit, LGBTQIA+ enzovoort.

Er zijn al richtlijnen voor het ontwerpen van Brusselse metro- en premetrostations van kracht. Daarnaast dragen verschillende elementen, zoals kunstwerken, muziek, winkels, voldoende verlichting en de aanwezigheid van MIVB-personeel, ertoe bij dat de stations gezelliger en aangenamer worden, wat het veiligheidsgevoel vergroot.

Sinds enkele maanden zijn equal.brussels en de vzw Garance, die zich bezighoudt met de genderproblematiek, vertegenwoordigd in de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, waaraan alle grote mobiliteitsprojecten voor advies worden voorgelegd.

De acties 24 en 25 stroken volledig met de visie van de MIVB, die een inclusieve dienst wil aanbieden die rekening houdt met ieders behoeften.

De MIVB neemt talrijke maatregelen om de toegankelijkheid van haar net te verbeteren. Die verbeteringen worden doorgevoerd volgens het beginsel van universele vormgeving.

Het inclusiebeleid betreft zowel de reizigers als het personeel. De MIVB stelt diversiteit centraal in haar personeelsbeleid. Het nieuwe diversiteitsplan zal naar verwachting in 2023 klaar zijn.

à tous, avec une attention particulière pour les groupes qui sont traditionnellement victimes de harcèlement.

La politique d'inclusion de la STIB concerne autant les voyageurs que son personnel. Elle met les individus et la richesse de la diversité au centre de sa gestion des ressources humaines. La nouvelle politique de diversité qu'elle est en train d'élaborer est attendue pour 2023.

Pour ce qui est de la sécurisation du réseau de transports publics, la STIB entretient et renouvelle ses équipements. Au cours des dernières années, elle a massivement investi dans la vidéosurveillance. En 2015, on comptabilisait environ 2.500 caméras en stations et 1.500 dans les véhicules. Aujourd'hui, plus de 5.000 caméras sont réparties dans les stations de métro et de prémétro et quelque 10.000 dans les trams, bus et métros. De plus, 324 agents de sécurité Vigilis sont actifs sur le terrain, soutenus par des agents en station. La STIB se concerte aussi régulièrement avec la police afin d'assurer la sécurité sur son réseau.

La situation exige que de nouvelles mesures, notamment en matière de sensibilisation, complètent la série d'actions déjà mises sur pied. Ce travail prendra encore des années. J'en profite pour remercier ma collègue Nawal Ben Hamou, à qui nous devons ces plans dont nous assurons aujourd'hui le suivi.

²¹⁵⁷ **Mme Delphine Chabbert (PS).**- Je siége habituellement dans la commission de l'Égalité des chances et des Droits des femmes, où je peux voir que Mme Ben Hamou met en place des plans transversaux. Cela vous met tous au travail, mais c'est essentiel, puisque ces questions d'égalité et de lutte contre les discriminations sont transversales.

J'entends que les choses avancent en matière de mobilité. Vous disiez que Bruxelles Mobilité consultait ses statistiques et données sur le genre. C'est bien la moindre des choses, mais il faudrait aller plus loin et procéder à des analyses spécifiques, à la fois sexuées et genrées, mais intégrant aussi la question des personnes LGBTQIA+. On sait en effet que ces personnes subissent aussi des discriminations spécifiques.

Concernant les stations de métro, j'entends qu'il est prêté attention à cette dimension dans le cadre des nouvelles stations, mais qu'en est-il des anciennes, qui constituent la partie la plus importante du réseau ?

Je remarque bien la volonté de la STIB d'offrir un service inclusif. Cela dit, les situations de discrimination et les sentiments d'insécurité sont tenaces. Il faudra donc intensifier le travail et la sensibilisation. Des actions très concrètes sont nécessaires pour faire évoluer ce service et le rendre réellement et effectivement inclusif.

²¹⁵⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Pour répondre à votre question concernant les stations existantes, je rappelle que des

De MIVB heeft de voorbije jaren zwaar geïnvesteerd in bewakingscamera's. In 2015 waren er ongeveer 2.500 in de stations en 1.500 in de voertuigen. Vandaag zijn er meer dan 5.000 camera's in de stations en zo'n 10.000 in de voertuigen. Daarnaast zijn er 324 veiligheidsagenten van Vigilis, die worden ondersteund door de veiligheidsagenten van de MIVB. De MIVB overlegt ook regelmatig met de politie om de veiligheid op haar net te waarborgen.

Mevrouw Delphine Chabbert (PS) *(in het Frans).*- *Ik ben blij te horen dat er inzake inclusie vooruitgang wordt geboekt op het vlak van mobiliteit en dat Brussel Mobiliteit genderstatistieken kan produceren. We moeten echter nog een stap verder gaan. Er moeten specifieke analyses worden uitgevoerd, zowel op basis van geslacht als van gender, want we weten dat LGBTQIA+-personen geconfronteerd worden met specifieke discriminatie.*

Bij het ontwerpen van nieuwe metrostations wordt aandacht besteed aan de genderdimensie, maar hoe zit het met de vele oude stations?

Ik merk dat de MIVB een inclusieve dienst wil aanbieden. Toch zijn er meer acties en bewustmaking nodig, want discriminatie en gevoelens van onveiligheid blijven moeilijk te bestrijden.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Alle stations worden geleidelijk aangepast: er worden liften geplaatst en de verlichting wordt verbeterd om donkere hoekjes te vermijden. De nieuwe metrostellen zijn opener ontworpen om*

adaptations sont réalisées, telles que l'installation d'ascenseurs pour les personnes à mobilité réduite. Ce sont les plus visibles.

Au niveau de l'éclairage, un travail est également effectué lors de la rénovation des stations, par exemple pour améliorer les coins sombres. C'est un travail de longue haleine, tout comme celui réalisé avec l'achat du matériel roulant. Nous allons ainsi continuer à utiliser les anciennes rames de métro, parce que nous en avons besoin pour des questions de capacité, mais le nouveau matériel est plus ouvert et conçu pour améliorer le sentiment de sécurité. Tout cela demande une certaine continuité dans nos politiques.

- *L'incident est clos.*

2163 **QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ**

2163 **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,**

2163 **concernant la hausse des infractions dans la zone d'accès limité de la chaussée d'Ixelles.**

2165 **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Un article du journal La Capitale publié le 24 octobre 2022 nous apprend que, depuis le début de l'année 2022, plus de 70.836 cas d'infraction ont été relevés dans la zone à accès limité de la chaussée d'Ixelles et de ses alentours. Cette zone dite de rencontre permet à certains véhicules uniquement de circuler à une allure maximale de 20 km/h de 7 à 19h. Les véhicules autorisés sont gérés par parking.brussels.

Cependant, de nombreux véhicules non autorisés continuent d'emprunter la chaussée à des horaires interdits. Il est très courant d'arriver à la porte de Namur et d'y voir un embouteillage causé par des automobilistes qui doivent faire marche arrière ou demi-tour parce qu'ils ont mal compris la signalétique de la zone. Cela peut engendrer des retards et des ralentissements parfois très significatifs aux heures de pointe, en particulier pour la ligne de bus 71 qui est l'une des plus importantes de Bruxelles.

Les infractions sont majoritairement attribuées à une mauvaise connaissance ou compréhension des règles du Code de la route appliquées dans cette zone, mais aussi à des usagers ayant négligé la mise à jour de leur autorisation.

Comment expliquez-vous un nombre d'infractions aussi élevé dans la zone d'accès limité de la chaussée d'Ixelles ?

Un plan est-il prévu pour diminuer le nombre de ces infractions ?

Dans le cadre de la prochaine extension de la zone à la rue Keyenveld, est-il prévu de clarifier et d'harmoniser les règles

het veiligheidsgevoel te vergroten. Het gaat evenwel om een langetermijnproject.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ

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

betreffende de toename van overtredingen in de zone met beperkte toegang op de Elsensesteenweg.

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (*in het Frans*).- *Volgens La Capitale zijn er van januari tot en met oktober 2022 meer dan 70.000 inbreuken vastgesteld in de zone met beperkte toegang in en rond de Elsensesteenweg. Auto's mogen er van 7 tot 19 uur maximaal 20 km/uur rijden. Parking.brussels beheert de vergunningen voor automobilisten.*

De inbreuken vallen grotendeels toe te schrijven aan een gebrekkige kennis van het verkeersreglement, maar ook aan gebruikers die nalaten om een nieuwe vergunning aan te vragen.

Hoe komt het dat er zoveel inbreuken gebeuren op de Elsensesteenweg? Hebt u een plan om daar wat aan te doen?

Binnenkort wordt de zone uitgebreid tot de Keienveldstraat. Maakt u van die gelegenheid gebruik om de regels te verduidelijken?

appliquées dans le quartier ? Quel type de communication et de sensibilisation sera-t-il mis en œuvre ?

2167 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La gestion de la zone à accès limité (ZAL) de la chaussée d'Ixelles est régie par un règlement communal. L'octroi des autorisations et le contrôle des infractions sont gérés par parking.brussels dans le cadre d'une convention de collaboration entre cette dernière et la commune.

Bruxelles Fiscalité vient en appui à la commune pour l'envoi et le suivi des amendes administratives dans le cadre d'un protocole d'accord. L'entretien du dispositif technique est du ressort de safe.brussels, anciennement Bruxelles Prévention et Sécurité. Enfin, Bruxelles Mobilité est compétente pour la signalisation en voirie régionale de la ZAL, et cette signalisation est conforme à la réglementation.

La ZAL a été mise en œuvre en 2018. Les riverains et personnes fréquentant régulièrement le quartier ont depuis longtemps intégré ces changements. Le maintien d'un niveau élevé d'infractions est en partie lié au fait que le trafic se renouvelle sans cesse. D'un jour à l'autre, le trafic qui passe en un point donné n'est pas composé des mêmes véhicules. Ce phénomène est particulièrement marqué dans une grande ville à vocation internationale comme Bruxelles. Dans les autres villes qui ont instauré ce système, il reste toujours une part d'infractions non négligeable.

Il est vrai que la désactivation de la ZAL entre 19h et 7h est susceptible de nuire à la lisibilité du dispositif et, de facto, de contribuer à son non-respect. Des améliorations ont déjà été apportées à la signalisation.

Récemment, la commune d'Ixelles a mis sur pied un comité d'accompagnement de la ZAL qui réunit toutes les parties prenantes et dont l'objectif est d'améliorer le fonctionnement du dispositif. Les raisons expliquant les infractions seront analysées dans les mois à venir.

Toutefois, il faut relativiser l'impact sur le terrain du nombre d'infractions relevées chaque année. Selon les données transmises par Bruxelles Fiscalité, quelque 90.000 amendes pour non-respect de la ZAL ont été infligées en 2021 - nous ne disposons pas encore des chiffres pour 2022 -, ce qui correspond à environ vingt infractions par heure constatées pour l'ensemble de la ZAL. Cette zone comprend six entrées : chaussée d'Ixelles nord et sud, rue du Prince Royal, rue de la Concorde, rue de l'Athénée et rue Francart, quatre voiries perpendiculaires à la chaussée d'Ixelles.

Les accès par la rue Francart et la rue du Prince Royal totalisent à eux seuls plus de la moitié des amendes en 2021. Les véhicules circulant en infraction sur la chaussée d'Ixelles même sont très peu nombreux et ne nuisent pas au bon fonctionnement général de l'aménagement. C'est pourquoi il importe d'évaluer l'impact sur le terrain du nombre d'infractions relevées par an.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De toegang tot de zone met beperkte toegang op de Elsensesteenweg is in een gemeentereglement vastgelegd. Parking.brussels kent de vergunningen toe en controleert op inbreuken.*

Brussel Fiscaliteit steunt de gemeente bij de verzending en de follow-up van de administratieve boetes. Safe.brussels staat in voor het onderhoud van de apparatuur en Brussel Mobiliteit voor de verkeersborden.

De zone bestaat sinds 2018. Wie er woont of vaak komt, is op de hoogte van de gewijzigde verkeerssituatie. Het hoge aantal inbreuken valt deels toe te schrijven aan de veranderende verkeersstroom, die geen twee opeenvolgende dagen dezelfde is.

Het feit dat de zone tussen 19 en 7 uur wordt vrijgegeven, komt de duidelijkheid van de regels niet ten goede. De bewegwijzering is intussen al verbeterd.

Onlangs heeft de gemeente Elsene een comité opgericht waarin alle betrokken partijen zitting hebben.

Volgens Brussel Fiscaliteit werden er in 2021 90.000 boetes opgelegd, wat neerkomt op zo'n twintig inbreuken per uur. De toegangen via de Francartstraat en de Koninklijke-Prinsstraat waren in 2021 goed voor meer dan de helft van de boetes. De impact op de Elsensesteenweg is eerder beperkt.

De gemeente laat weten dat de regels duidelijk zijn en dat de bewegwijzering er aan alle toegangen hetzelfde uitziet.

De gemeente informeert bewoners en gebruikers tijdens een openbare vergadering, via een e-mail aan vergunninghouders en via informatie op de website van de gemeente en van parking.brussels.

Dans le cadre de la prochaine extension de la ZAL à la rue Keyenveld, la commune nous indique que les règles sont très claires et que la signalisation des entrées est harmonisée. Toutes les entrées de la zone sont signalées de la même manière et l'entrée par la rue Keyenveld ne fera donc pas exception.

La commune prévoit d'informer les riverains et usagers de plusieurs manières : une réunion publique organisée à la fin du mois de février, un toutes-boîtes, un courriel aux détenteurs d'une autorisation et une information sur les sites internet de la commune et de parking.brussels.

²¹⁷¹ **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Vos réponses très complètes me donnent satisfaction, mais pour être passé récemment dans le quartier, j'ai pu constater qu'il était très embouteillé. Je vois bien qu'un effort est réalisé par la commune en matière de signalétique, mais certains conducteurs essayaient de faire demi-tour et la file remontait jusqu'à la sortie du tunnel, sur la Petite ceinture. Or, avec les Plaisirs d'hiver, les tunnels sont déjà très engorgés.

Vous parlez d'une moyenne de vingt infractions par jour, sur la base de deux points d'entrée. Je vous suggère de voir ce qu'il y a moyen de faire à ces endroits, car je pars du principe que les conducteurs sont bien intentionnés et ne cherchent pas à commettre une infraction.

- *L'incident est clos.*

De heer Ibrahim Dönmez (PS) (*in het Frans*).- *Toen ik onlangs in de buurt was, verliep het verkeer erg moeizaam. De gemeente heeft de bewegwijzering dan wel verbeterd, maar sommige chauffeurs draaiden terug, waardoor de file tot aan de tunneluitrit op de Kleine Ring stond.*

U hebt het over gemiddeld twintig overtredingen per dag aan twee toegangspunten. U moet bekijken wat u daaraan kunt doen.

- *Het incident is gesloten.*