



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

Commissie voor de Mobiliteit,

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

**VERGADERING VAN
DINSDAG 7 NOVEMBER 2023**

ZITTING 2023-2024

**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 7 NOVEMBRE 2023**

SESSION 2023-2024

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 Intercommunale Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

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

SPF - service public fédéral

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

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

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

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

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

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

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

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

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

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

INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	6
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende administratieve sancties in zones met beperkte toegang en automatische nummerplaatherkenning.	
Mondelinge vraag van mevrouw Leila Agic	9
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor ouders met kleine kinderen, ouderen en personen met een beperkte mobiliteit.	
Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	12
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de versmalling van de Waterloo-sesteenweg tot één rijstrook.	
Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez	12
betreffende het schrappen van een rijstrook op de Waterloo-sesteenweg.	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	16
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,	

SOMMAIRE

Question orale de Mme Aurélie Czekalski	6
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
concernant les sanctions administratives relatives aux zones d'accès limité et contrôlées par caméra ANPR.	
Question orale de Mme Leila Agic	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'accessibilité des transports en commun aux parents d'enfants en bas âge, aux personnes âgées et aux PMR.	
Question orale de Mme Aurélie Czekalski	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 la réduction à une bande de circulation de la chaussée de Waterloo.	
Question orale jointe de M. Ibrahim Dönmez	12
concernant la suppression d'une bande de circulation sur la chaussée de Waterloo.	
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	16
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-	

<p>belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de bereikbaarheid van het Brusselse havengebied en de heraanleg van de toegang via de A12.</p> <p>Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>en aan mevrouw Ans Persoons, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,</p> <p>betreffende de heraanleg van de Gulden-Vlieslaan.</p> <p>Mondelinge vraag van mevrouw Viviane Teitelbaum</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de antiabortusposters die clandestien werden aangeplakt op het MIVB-net.</p> <p>Mondelinge vraag van mevrouw Clémentine Barzin</p> <p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende de compenserende maatregelen van de MIVB voor het verminderde treinaanbod in Ukkel.</p> <p>Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel</p>	<p>21</p> <p>24</p> <p>26</p> <p>28</p>	<p>Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,</p> <p>concernant le réaménagement de l'entrée de ville par l'A12 et l'accessibilité à la zone portuaire de Bruxelles.</p> <p>Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel</p> <p>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,</p> <p>et à Mme Ans Persoons, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Urbanisme et du Patrimoine, des Relations européennes et internationales, du Commerce extérieur et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,</p> <p>concernant le réaménagement de l'avenue de la Toison d'Or.</p> <p>Question orale de Mme Viviane Teitelbaum</p> <p>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,</p> <p>concernant les affiches anti-IVG apposées clandestinement sur le réseau de la STIB.</p> <p>Question orale de Mme Clémentine Barzin</p> <p>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,</p> <p>concernant la compensation par la STIB de l'offre réduite de trains à Uccle.</p> <p>Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel</p>	<p>21</p> <p>24</p> <p>26</p> <p>28</p>
---	---	--	---

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

betreffende het wegwerken van obstakels voor woon-schoolverplaatsingen met de fiets.

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 levée des obstacles aux déplacements domicile-école à vélo.

1101 Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.

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

1105 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

1105 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

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

1105 **betreffende administratieve sancties in zones met beperkte toegang en automatische nummerplaatherkenning.**

concernant les sanctions administratives relatives aux zones d'accès limité et contrôlées par caméra ANPR.

1107 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).**- Tijdens de chaotische invoering van het plan Good Move werden er betonblokken geplaatst waarmee bewoners in hun eigen wijken werden opsloten. Zelfs de Brusselse bouwmeester gaf kritiek op deze aanpak. Automatische nummerplaatherkenning (Automatic Number Plate Recognition, ANPR) zou beter geschikt zijn om doorgaand verkeer te weren uit woonwijken. ANPR-camera's zouden trouwens ook nuttig zijn om voertuigen te beboeten die onterecht de eigen beddingen van de MIVB gebruiken. Momenteel bestaat er geen gewestelijk systeem met administratieve sancties op grond van ANPR-cameracontroles. Deze bevoegdheid ligt bij de gemeenten.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Lors de la mise en place chaotique des mailles du plan Good Move, vous n'avez cessé de prévoir des filtres modaux sous la forme de blocs de béton, enfermant ainsi les habitants dans leur propre quartier. Le maître-architecte de la Région de Bruxelles-Capitale a lui-même critiqué cette façon de faire en soulignant que dans d'autres villes et communes, ces filtres modaux étaient constitués d'un système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (automatic number plate recognition, ANPR) permettant aux habitants d'accéder à leur domicile facilement, tout en interdisant le trafic de transit.

Het voorbeeld van de Elsensesteenweg, een gewestweg, spreekt boekdelen. De wegbeheerder moet eerst een onderzoek aanvragen bij Brussel Preventie & Veiligheid (BPV) over het aantal te plaatsen camera's. Daarna moet hij het materiaal bestellen bij Irisnet. De gemeente moet vervolgens een sanctiereglement goedkeuren, een samenwerkingsakkoord opstellen met parking.brussels en een protocolakkoord met Brussel Fiscaliteit. De gemeente moet ook vaststellende GAS-ambtenaren aanduiden. De boetes worden geïnd door Brussel Fiscaliteit, dat de opbrengsten naar de gemeente stort en zo nodig voor de gedwongen invordering zorgt. Dat is allemaal bijzonder omslachtig.

Par ailleurs, le recours à des caméras ANPR est utile pour assurer et sanctionner le respect des sites propres de la STIB. À l'heure actuelle, il n'existe pas de cadre légal permettant à la Région bruxelloise de mettre en place un système régional de sanction administrative encadrant le contrôle par caméra ANPR de filtres modaux. La Région est obligée de recourir aux communes et à leur compétence générale en matière de sanctions administratives communales pour pallier ce manque de cadre réglementaire.

L'exemple de la chaussée d'Ixelles, voie régionale, est révélateur de cette situation ubuesque. Accrochez-vous :

Het zou eenvoudiger geweest zijn als het Brussels Gewest een ordonnantie over administratieve sancties had aangenomen. Nu zal elke gemeente haar eigen systeem invoeren, wat de samenhang niet bevordert.

- le gestionnaire de voirie doit adresser une demande d'étude à Bruxelles Prévention et Sécurité pour déterminer le nombre de caméras à placer ;

- une fois les conclusions de l'étude reçues, le gestionnaire de voirie doit commander auprès d'Irisnet le matériel déterminé ;

- la commune où se trouve la zone restreinte concernée doit approuver un règlement communal spécifique instituant les sanctions administratives communales ;

- une convention de collaboration entre la commune et parking.brussels doit être conclue, car c'est cette dernière qui gère les demandes d'autorisation des véhicules dans la zone concernée ;

- un protocole d'accord entre la commune et Bruxelles Fiscalité doit être établi, car Bruxelles Fiscalité est le sous-traitant de

la commune d'Ixelles pour ses activités de constatation des infractions ;

- la commune doit désigner des agents constatateurs, qui seront engagés par parking.brussels, pour l'octroi des autorisations et constats d'infraction ;

- le contrevenant paie l'amende administrative sur un compte de Bruxelles Fiscalité, qui transfère ensuite les sommes perçues sur un compte de la commune ;

- c'est le fonctionnaire sanctionnateur de la commune qui assure le suivi des contestations ;

- Bruxelles Fiscalité prend en charge le recouvrement forcé des montants dus.

Il semble que les personnes qui ont mis en place ce système ont participé à un concours de la procédure administrative la plus lourde à mettre en place, et ils ont certainement gagné !

Il existe pourtant une solution bien plus simple, à savoir l'établissement d'un cadre légal sous la forme d'une ordonnance permettant à la Région d'infliger elle-même ces sanctions administratives, à l'instar de ce qui est prévu dans votre ordonnance sur la micromobilité pour non-respect, par les opérateurs de trottinettes, des dispositions prévues. L'absence d'une telle ordonnance rend toute politique régionale impossible, puisque chaque commune établira son propre système sans aucune cohérence régionale.

Quelle est la position du gouvernement bruxellois quant à l'instauration d'un cadre régional légal permettant à la Région de sanctionner elle-même administrativement, dans les dix-neuf communes et de façon autonome, les infractions commises dans les zones d'accès limité et contrôlées par dispositif ANPR ? Quelles sont les pistes explorées dans ce domaine ?

Quel serait le coût d'un tel dispositif ?

Quels sont les contacts pris entre Bruxelles Mobilité, la STIB et les dix-neuf communes à ce sujet ?

Quel serait l'impact d'une telle réglementation sur les communes, tant financier qu'en matière de ressources humaines ?

Combien d'infractions ont été constatées sur les sites propres et demi-sites propres de la STIB depuis 2019 ?

Quelles sont les mesures prises pour éviter de telles infractions sur les sites propres et demi-sites propres de la STIB ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le filtre modal avec contrôle par caméras dotées d'un système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (automatic number plate recognition, ANPR) est l'un des outils dont dispose le gestionnaire de voirie pour la mise en œuvre de schémas de

¹¹⁰⁹ *Wat is het standpunt van de regering over de invoering van wetgeving waarmee het gewest zelf administratieve sancties kan opleggen voor overtredingen die zijn begaan in autoluwe zones en werden vastgesteld met ANPR-camera's?*

Overleggen Brussel Mobiliteit, de MIVB en de gemeenten hierover?

Wat zijn de gevolgen van een dergelijke ordonnantie voor de gemeenten?

Hoeveel overtredingen zijn er vastgesteld op de eigen beddingen van de MIVB? Welke maatregelen worden er genomen om zulke overtredingen te voorkomen?

¹¹¹¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Controle door middel van camera's met automatische nummerplaatherkenning (Automatic Number Plate Recognition, ANPR) is één van de middelen waarmee de wegbeheerder de*

verkeersplannen in goede banen kan leiden. De MIVB is er voorstander van.

ANPR-controles laten een flexibelere manier van werken toe dan echte barrières op de openbare weg, zowel op het vlak van toegelaten voertuigen als toegangsbeperkingen. Het systeem is echter duurder omdat het zo arbeidsintensief is.

Of de sancties gemeentelijk of gewestelijk zijn, maakt geen verschil voor de toekenning van toelatingen en de opvolging van de boetes.

De autoluwe zone in de Elsensesteenweg werd tijdens de vorige zittingsperiode ingevoerd, toen Elsene een MR-burgemeester had. Uw partij is dus mee verantwoordelijk voor de administratieve rompslomp die daarmee gepaard gaat.

Natuurlijk moet het gewest richtlijnen uittekenen om de samenhang van de zones met ANPR-camera's te waarborgen. Brussel Mobiliteit bereidt een vademecum voor en plant overleg tussen de betrokken instanties.

Op dit moment is het gewest dienstverlener voor de autoluwe zone in de Elsensesteenweg: safe.brussels staat in voor de camera's, parking.brussels beheert de toelatingen en de inbreuken en Brussel Fiscaliteit int de boetes.

circulation visant à réduire la pression du trafic motorisé et à libérer ainsi de l'espace pour les transports publics et les modes actifs.

La STIB estime que la mise en place de telles caméras sur certaines voies communales et régionales permettrait d'assurer une meilleure circulation de ses transports publics.

Le contrôle peut porter soit sur une zone à accès limité (ZAL), soit sur le franchissement d'un point, via un filtre modal ou un filtre à accès limité. L'avantage de cet outil est qu'il offre plus de souplesse qu'un dispositif physique, tant au niveau des véhicules autorisés que des horaires de fonctionnement. Par contre, comme il nécessite davantage de ressources humaines, son impact sur les finances publiques est plus lourd.

Quel que soit le dispositif mis en place - sanctions administratives communales (SAC) ou régionales (SAR) -, il requiert en amont l'organisation de l'octroi des autorisations. Ce processus sera d'autant plus lourd que celles-ci seront plus nombreuses et nécessiteront des mises à jour régulières, voire quotidiennes. En aval, il s'agira d'assurer la constatation des infractions, la perception des sanctions administratives et le suivi des contestations.

S'agissant de la ZAL de la chaussée d'Ixelles, je précise que le système a été mis en place sous la législature précédente et donc sous un bourgmestre MR. À qui se plaint de la lourdeur de la procédure administrative mise en place, je rétorque que si un prix devait être décerné pour la procédure administrative la plus lourde, il devrait aussi être décerné au MR.

Des lignes directrices doivent bien sûr être tracées pour assurer la cohérence des zones et des filtres par caméras ANPR à l'échelle de la Région. Bruxelles Mobilité prépare un vade-mecum sur la question et une concertation est prévue avec d'autres acteurs, tels que les communes et la STIB.

À l'heure actuelle, la Région intervient déjà comme prestataire de services pour la commune d'Ixelles, plus précisément pour la ZAL autour de la chaussée d'Ixelles, qui englobe plusieurs voies communales. L'intervention de la Région s'opère à trois niveaux : l'installation et l'entretien des caméras par safe.brussels, la gestion des autorisations et des constats d'infractions de parking.brussels et la perception des infractions par Bruxelles Fiscalité. Le fonctionnaire sanctionnateur de la commune prend en charge les recours.

L'établissement, voire l'adaptation, du cadre légal régional permettra à la Région de percevoir elle-même les amendes administratives liées au non-respect des filtres, assurément pour les voies régionales. Le sujet est à l'étude dans le cadre du vademecum.

La régionalisation des sanctions administratives ne devrait pas fondamentalement modifier les coûts. Par ailleurs, coûts et recettes peuvent présenter d'énormes différences en fonction des caractéristiques locales de la ZAL ou du filtre modal. Si ces

¹¹¹³ *Een wettelijk kader waarmee het gewest zelf administratieve boetes kan innen wordt bestudeerd in het kader van het vademecum.*

Een regionalisering van de administratieve sancties heeft geen fundamentele invloed op de kosten, die in dat geval ten laste van het gewest zouden zijn, net zoals de inkomsten zouden toekomen aan het gewest.

De mogelijkheid van ANPR-controles voor de eigen beddingen van de MIVB die vaak onterecht worden gebruikt door andere voertuigen, wordt op dit moment onderzocht.

Het aantal boetes dat de MIVB uitschrijft varieert van jaar tot jaar. In 2019 waren het er 5.666, in 2020 nog 2.712, in 2021 en in 2022 ging het respectievelijk om 3.428 en 3.163 boetes.

De beëdigde personeelsleden van de MIVB mogen inbreuken op hun netwerk beboeten.

sanctions sont régionalisées, les coûts seront intégralement à la charge de la Région, mais les recettes lui reviendront également.

Un contrôle par caméra ANPR des sites et demi-sites propres est également envisagé et mis en œuvre aux endroits où le volume d'infractions est manifestement tel qu'il entrave le bon fonctionnement de l'aménagement. À l'heure actuelle, certains agents de la STIB sont déjà habilités à dresser des procès-verbaux pour des infractions sur ces sites, dans certaines circonstances.

Voici les chiffres des procès-verbaux dressés par la STIB pour infractions sur les sites et demi-sites propres :

- 2019 : 5.666

- 2020 : 2.712

- 2021 : 3.428

- 2022 : 3.163

- 2023 : encore inconnu, la STIB ne donnant pas de chiffres pour une année incomplète.

Les gradés, managers d'intervention, managers de ligne et gestionnaires de réseau de la STIB, présents sur le réseau, sont assermentés. Ils peuvent, durant leur service, contrôler le respect des sites propres par les usagers et verbaliser en cas d'infraction.

¹¹¹⁵ **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *De procedure is erg ingewikkeld en tijdrovend.*

Als ik het goed begrijp, vraagt de MIVB aan het gewest om wetgeving op te stellen, zodat Brussel Mobiliteit overtredingen kan vaststellen met ANPR-camera's.

Waarom is er niet van bij het begin een onderhoudscontract voor ANPR-camera's afgesloten?

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Pour comprendre ce système, il faut avoir un master en administration publique et une bonne dose de patience ! La Région est fortement impliquée dans l'exemple de la chaussée d'Ixelles que j'ai cité. J'ai expliqué toutes les procédures qu'il faut suivre, qui sont un peu tirées par les cheveux.

J'entends dans votre réponse que votre équipe échange avec Bruxelles Mobilité à ce sujet. Si je comprends bien, la STIB demande que la Région bruxelloise légifère en la matière afin que Bruxelles Mobilité puisse agir via les caméras ANPR et sanctionner les infractions en fonction.

Une question m'est venue en vous écoutant. Pour quelle raison un contrat de maintenance pour ces caméras ANPR n'a-t-il pas été mis en place dès le départ ?

¹¹¹⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Daar kan ik nu geen antwoord op geven. Ik verzoek u om een schriftelijke vraag in te dienen.*

- Het incident is gesloten.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je ne pourrais pas improviser ici une réponse, mais je vous invite à me poser une question écrite à ce propos.

- L'incident est clos.

¹¹²¹ **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LEILA AGIC**

QUESTION ORALE DE MME LEILA AGIC

1121 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1121 **betreffende de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor ouders met kleine kinderen, ouderen en personen met een beperkte mobiliteit.**

1123 **Mevrouw Leila Agic (PS)** (in het Frans).- *Eind september nodigde de Ligue des familles u uit om samen het openbaar vervoer te nemen met kleine kinderen en een kinderwagen. Zoals veel ouders werd u geconfronteerd met oude trams waar in- en uitstappen met een kinderwagen zonder hulp heel moeilijk is, kapotte roltrappen en een gebrek aan liften.*

Om een inclusieve en gezinsvriendelijke stad te creëren, is het essentieel om de openbare ruimte en het openbaar vervoer toegankelijker te maken voor mensen met een kinderwagen. De maatregelen kunnen betrekking hebben op het ontwerp van de infrastructuur, de opleiding van het personeel en zelfs op de bewustmaking van het publiek. Het is bijvoorbeeld opmerkelijk dat er geen regelmatige bewustmakingscampagnes of dagelijkse audioboodschappen zijn waarin reizigers worden aangespoord om hun zitplaats af te staan aan zwangere vrouwen, ouderen en personen met een beperkte mobiliteit.

1125 *Kunt u ons een gedetailleerde stand van zaken geven over de liften in de metro- en premetrostations?*

Op welke manier zullen uw ervaringen en de feedback van de Ligue des familles u helpen om het openbaar vervoer toegankelijker te maken?

Zult u campagnes opzetten om de reizigers bewust te maken van de noodzaak om voorrang te verlenen aan zwangere vrouwen, ouderen en personen met een beperkte mobiliteit?

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'accessibilité des transports en commun aux parents d'enfants en bas âge, aux personnes âgées et aux PMR.

Mme Leila Agic (PS).- À la fin du mois de septembre, la Ligue des familles vous a invitée à revivre l'expérience de la prise de transports en commun avec des enfants en bas âge et une poussette. Comme de nombreux parents, vous vous êtes retrouvée confrontée aux vieux trams, dans lesquels il est extrêmement compliqué de monter avec une poussette sans aide, aux escalators en panne et au manque d'ascenseurs, malgré le plan d'installation en cours.

Bien que la poussette soit un outil essentiel pour transporter nos tout-petits en toute sécurité, elle peut compliquer les déplacements en raison de divers obstacles et problèmes rencontrés. En conséquence, les déplacements sont plus stressants pour les parents et moins efficaces.

Pour créer des villes véritablement inclusives et adaptées aux familles, il est essentiel de prendre ces défis en considération et d'adopter des mesures qui améliorent l'accès des poussettes aux transports en commun et espaces publics. Elles peuvent viser la conception des infrastructures, la formation du personnel, voire une plus grande sensibilisation du public à cet enjeu. Notons, par exemple, l'absence de campagnes de sensibilisation récurrentes ou de messages vocaux quotidiens appelant à céder son siège aux femmes enceintes, aux personnes âgées et aux personnes à mobilité réduite (PMR), comme il en existe dans d'autres grandes villes européennes.

L'accessibilité des transports publics ainsi que des trottoirs est un défi quotidien pour les parents, mais aussi pour nos aînés et les PMR. Les défis auxquels ils sont confrontés dans leurs déplacements quotidiens deviennent des préoccupations légitimes et posent la question de l'inclusivité et de la convivialité de notre ville. Nous sommes convaincus que l'amélioration de l'accessibilité de l'espace public pour ces citoyens renforcera leur qualité de vie et permettra de promouvoir une mobilité plus durable et inclusive dans notre Région.

Pouvez-vous nous fournir une évaluation détaillée de la situation des ascenseurs dans les stations de métro et prémétro de la Région bruxelloise ?

Comment envisagez-vous d'intégrer les enseignements tirés de cette expérience et des retours de la Ligue des familles pour améliorer l'accessibilité des transports à Bruxelles ?

Avez-vous réfléchi, au-delà des autocollants présents dans les véhicules, à des campagnes visant à sensibiliser les usagers au

¹¹²⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het initiatief van de Ligue des familles is erg belangrijk om de problemen onder de aandacht te brengen waarmee ouders in het openbaar vervoer worden geconfronteerd en om ook de andere reizigers daarvan bewust te maken.*

De Ligue des familles heeft geen specifieke verzoeken voor Brussel geformuleerd, maar wil natuurlijk dat we onze stad zo inclusief mogelijk maken en het openbaar vervoer aanpassen.

We hebben de Ligue op de hoogte gebracht van het tijdschema dat Brussel Mobiliteit en de MIVB aanhouden voor de herinrichting van de haltes. Het doel is om tien jaar lang 50 haltes per jaar opnieuw in te richten. We lopen voor op dat schema, aangezien er 64 haltes zijn opgeknapt in 2019, 71 in 2020, 95 in 2021 en 77 in 2022, maar de Ligue zou graag zien dat we dat tempo nog opvoeren.

Om het MIVB-netwerk voor iedereen toegankelijk te maken, werkt de MIVB samen met Brussel Mobiliteit en de verenigingssector. Zo is de Ligue des familles lid van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, waar alle grote projecten worden voorgesteld.

Momenteel zijn 55 van de 69 stations uitgerust met liften en wordt daar in 5 andere aan gewerkt. Voor 3 stations zijn de vergunningen aangevraagd en voor 6 stations zijn de studies nog aan de gang. Op termijn zullen alle haltes en stations volledig toegankelijk zijn.

¹¹²⁹ *Voorts is er in de bewustmakingscampagnes van de MIVB regelmatig aandacht voor ouders met jonge kinderen. Afgelopen zomer was er nog een campagne waarin reizigers opgeroepen werden hun plaats af te staan aan zwangere vrouwen. Dat is ook opgenomen in het algemeen reglement van de MIVB en in alle voertuigen hangen er stickers die daaraan herinneren.*

fait de céder sa place aux femmes enceintes, personnes âgées et PMR ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'initiative de la Ligue des familles est très importante pour médiatiser la problématique des parents dans les transports publics et pour y sensibiliser les autres voyageurs. À titre personnel, j'ai vécu l'incompréhension de certains voyageurs face à la nécessité, pour les parents qui travaillent, d'emprunter aussi les transports en commun aux heures de pointe.

Cette initiative m'a rappelé combien il peut être difficile de voyager avec des tout-petits, surtout quand ils sont rapprochés en âge. La Ligue des familles n'a pas formulé de demande spécifique pour Bruxelles, hormis la volonté évidente de rendre la ville aussi inclusive que possible et d'adapter les transports publics. Nous lui avons communiqué le calendrier très clair auquel se tiennent Bruxelles Mobilité et la STIB pour le réaménagement des arrêts.

La Ligue est cependant, et bien naturellement, demandeuse, tout comme nous, d'une accélération de ce calendrier. Actuellement, il prévoit l'aménagement de 50 arrêts par an pendant dix ans. En réalité, nous dépassons cet objectif : la STIB et Bruxelles Mobilité ont réaménagé 64 arrêts en 2019, 71 en 2020, 95 en 2021 et 77 en 2022, soit un total de 249.

Cette rencontre a également permis de répertorier des interlocuteurs de part et d'autre, ce qui facilitera encore la concertation. Par ailleurs, la Ligue des familles fait partie de la Commission régionale de la mobilité, où sont présentés tous les grands projets. Nous disposons ainsi, dans ce cadre, de son expertise pour leur évaluation.

La volonté de rendre le réseau de la STIB accessible à tous est une priorité politique pour le gouvernement. Un tel objectif nécessite d'adapter le réseau aux personnes à mobilité réduite, ce qui inclut les parents accompagnés d'enfants en bas âge. Pour mener à bien cette mission, la STIB travaille de concert avec Bruxelles Mobilité et en concertation avec le secteur associatif.

Bruxelles Mobilité est compétente pour l'installation d'ascenseurs dans les stations de métro et de prémétro. Actuellement, sur les 69 stations que compte le réseau souterrain bruxellois, 55 sont équipées d'ascenseurs, 5 sont en cours d'équipement, 3 sont en préparation - c'est-à-dire avec un permis d'urbanisme demandé ou obtenu - et 6 sont à l'étude. Nous ne nous arrêterons que lorsque l'ensemble des stations et des arrêts seront parfaitement accessibles.

La sensibilisation aux réalités des parents avec poussette ou enfants en bas âge est une thématique régulièrement reprise dans les campagnes de la STIB. L'un des visuels de la dernière campagne de sensibilisation « Ensemble, soyons sympas dans les transports publics », lancée cet été, invite ainsi les usagers à laisser leur place aux femmes enceintes, par le biais du slogan « Qui a la classe, laisse sa place ».

1131 **Mevrouw Leila Agic (PS)** (in het Frans).- *Ik krijg van zwangere vrouwen vaak te horen hoe lastig het is om het openbaar vervoer te nemen. Zelf heb ik dat ook ervaren. Boodschappen die worden omgeroepen, zouden vrouwen de moed kunnen geven om andere reizigers aan te spreken als die hun plaats niet afstaan.*

Het zou ook handig zijn mocht er in de nieuwe MIVB-app Floya aangegeven worden of de liften in stations al dan niet werken.

Als we willen dat zoveel mogelijk Brusselaars het openbaar vervoer gebruiken, moeten we ervoor zorgen dat het zo toegankelijk mogelijk is voor iedereen.

- Het incident is gesloten.

Le règlement général des transports de la STIB indique que les voyageurs sont tenus de céder les places assises aux femmes enceintes et aux personnes qui portent des enfants. Des autocollants présents dans tous les véhicules rappellent cette règle et tout usager peut les indiquer à d'autres. Le respect de l'autre doit être un souci partagé par tous dans notre société.

Mme Leila Agic (PS).- Ayant récemment donné naissance à un enfant, j'ai pu vivre moi-même cette expérience. De nombreuses femmes enceintes m'expliquent que la situation est vraiment compliquée dans les transports en commun, que les gens ne font pas attention à leur état et ne leur proposent pas de s'asseoir lorsque le véhicule est bondé.

Je pense donc que des messages vocaux permettent aux femmes de se sentir légitimes lorsqu'elles demandent à quelqu'un de leur céder sa place. À sept mois de grossesse, il n'est pas évident de prendre les transports en commun pour aller travailler. Cela pourrait donc aider au quotidien.

Je voudrais encore attirer votre attention sur un point. Nous avons abordé, la semaine passée, l'application Floya de la STIB. Nous devrions améliorer les pictogrammes qui permettent de savoir si les ascenseurs fonctionnent. Actuellement, il faut en effet lancer une recherche avancée pour le vérifier. Cela devrait être indiqué directement lorsque l'on effectue une recherche d'itinéraire, pour simplifier le parcours. J'ai moi-même constaté que l'ascenseur de la station Belgica était souvent en panne. Quant à celui de la station Simonis, il est en travaux.

Une information plus précise aiderait les parents à savoir plus rapidement s'ils peuvent se rendre dans telle ou telle station. Nous voulons inciter les Bruxellois à prendre plus souvent les transports en commun, mais ils préfèrent parfois rester chez eux lorsqu'ils savent qu'il n'y a pas d'ascenseur dans leur station ou qu'ils doivent emprunter un tram ancien, dans lequel il est plus difficile de monter. Si nous voulons vraiment promouvoir la mobilité douce, nous devons aussi offrir une accessibilité la plus complète possible à l'ensemble des citoyens bruxellois.

- L'incident est clos.

1135 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

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

1135 **betreffende de versmalling van de Waterlooesteenweg tot één rijstrook.**

1135 **TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ**

1135 **betreffende het schrappen van een rijstrook op de Waterlooesteenweg.**

QUESTION ORALE DE MME 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,

concernant la réduction à une bande de circulation de la chaussée de Waterloo.

QUESTION ORALE JOINTE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ

concernant la suppression d'une bande de circulation sur la chaussée de Waterloo.

1135 **Mevrouw de voorzitter.-** Bij afwezigheid van de heer Ibrahim Dönmez wordt zijn mondelinge vraag voorgelezen door mevrouw Leila Agic.

1141 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- Eind september kondigde het Brussels Gewest aan dat er wegens werken op de Waterloosesteenweg een rijstrook minder beschikbaar zou zijn. Na de werken zouden er opnieuw twee rijstroken in de richting van Wallonië beschikbaar zijn, maar nog slechts één in de richting van het centrum. Het doel is om het doorgaande verkeer te verplaatsen van de Waterloosesteenweg naar de Sint-Hubertusdreef en de Lorrainedreef.

Op 29 september uitte de burgemeester van Ukkel zijn ongenoegen over de planning en het gebrek aan informatie over die maatregel. De gemeente werd slechts enkele dagen voor de uitvoering op de hoogte gesteld, terwijl die beslissing veel gevolgen heeft voor het verkeer en de winkeliers in Ukkel.

Een week later kondigde de schepen van Mobiliteit van Ukkel aan dat de test met een week uitgesteld zou worden. Wederom liet het overleg tussen de beleidsniveaus te wensen over.

Hoe staat het nu met dat dossier? Waarom blijft er na de werken maar één rijstrook over in de richting van het centrum? Welke scenario's werden er uitgetest?

Wat zijn de gevolgen voor het verkeer en voor de winkeliers?

Waarom werd de gemeente Ukkel niet geraadpleegd? Waarom werd ze zo laat op de hoogte gebracht?

Hoelang loopt de test en hoe wordt die beoordeeld?

1143 **Mevrouw Leila Agic (PS)** (in het Frans).- Volgens de pers zal er een rijstrook geschrapt worden op de Waterloosesteenweg. Naar verluidt gaat het om een test. De Ukkelse gemeenteraadsleden betreuren eens te meer het gebrek aan overleg.

Was er overleg met de gemeente over deze test?

Hoelang zal de testfase duren?

Op basis van welke criteria wordt die beoordeeld?

Mme la présidente.- En l'absence de M. Ibrahim Dönmez, sa question orale est lue par Mme Leila Agic.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Fin septembre, début octobre, la Région bruxelloise annonçait que la chaussée de Waterloo en direction du centre-ville disposerait d'une bande de circulation de moins à partir de la frontière flamande, en raison d'un chantier initialement prévu jusqu'au 31 octobre. Cette réduction aurait des conséquences pour cette porte d'entrée sud dans la capitale, qui serait désormais limitée à une bande dans chaque sens, contre deux fois deux bandes actuellement.

Après le chantier, les deux bandes seraient rétablies vers la Wallonie, mais le trafic resterait limité à une voie vers le centre-ville. Une bande serait réservée aux bus entre l'avenue d'Hougoumont et l'avenue des Aubépines. Le but de cette mesure, prise par vos services, est de dévier le trafic de transit sur la drève Saint-Hubert et la drève de Lorraine, et non plus via la chaussée de Waterloo. La chaussée est déjà réduite à une bande à partir de l'avenue du Prince d'Orange.

Le 29 septembre dernier, le bourgmestre de la commune d'Uccle a déploré le calendrier et le manque d'information quant à cette décision prise par la Région bruxelloise. La commune n'en a été informée que quelques jours avant sa mise en œuvre. En plus des conséquences sur le trafic, il ne faut pas négliger l'impact sur les commerces ucclois situés à Fort-Jaco et au Vivier d'Oie.

Quelques jours plus tard, l'échevin de la mobilité d'Uccle annonçait le report du test d'une semaine. Une fois de plus, la communication et la concertation entre les différents niveaux de pouvoir bruxellois ont fait défaut.

Madame la Ministre, où en est-on dans ce dossier ? Pourquoi le trafic resterait-il limité à une voie vers le centre-ville sur la chaussée de Waterloo ? Quels sont les scénarios testés et quels en sont les résultats ? Quels sont les effets de cette réduction sur le trafic et, d'un point de vue économique, sur les commerçants ? Pourquoi la commune d'Uccle n'a-t-elle pas été consultée et pourquoi a-t-elle été informée si tardivement ? Combien de temps durera ce test et comment sera-t-il évalué ?

Mme Leila Agic (PS).- Un article de La Dernière Heure nous apprend qu'une bande de circulation sera supprimée sur la chaussée de Waterloo. Le but est, semble-t-il, de fluidifier le trafic en renvoyant les voitures sur la drève de Lorraine. L'aménagement est annoncé comme un test, mais les élus locaux semblent se plaindre, une fois de plus, d'un manque de concertation et d'information.

Y a-t-il eu une concertation avec les autorités communales ?

Combien de temps durera cette phase de test ?

Sur quels critères comptez-vous baser votre évaluation à l'issue de cette phase de test ?

1145 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Op dit moment lijkt de Waterlooosesteenweg wel een autosnelweg, want voor andere weggebruikers is er amper plaats. Er wordt ook vaak veel te snel gereden. Op een bepaald punt verandert hij in een weg met één rijstrook met aan weerskanten veel winkels en woningen. Het is dan ook logisch dat die weg ingericht wordt als stedelijke verkeersader, met voldoende ruimte voor andere weggebruikers. Dat is perfect mogelijk door het autoverkeer wat verderop te beperken tot één rijstrook. We testen nu of dat kan vanaf het stuk tussen de Sint-Hubertusdreef en Pijnbomenweg.*

Het project werd opgezet als maatregel ten behoeve van meer verkeersveiligheid. Het omvat onder meer de beveiliging van oversteekplaatsen in de buurt van scholen en de Groene Wandeling. Bovendien zal het door de nieuwe inrichting onmogelijk worden om in te halen op gevaarlijke plekken en wordt het voor automobilisten duidelijker waar ze links mogen afslaan door op bepaalde plaatsen af specifieke rijstroken te voorzien. De bushaltes zullen ook beter in de weginrichting passen. Het hele project strookt ten slotte met het plan Good Move, waarin de voorkeur uitgaat naar routes via wegen van het autonetwerk plus, met voldoende capaciteit voor het autoverkeer. In dit geval gaat het om de Sint-Hubertusdreef en de Franklin Rooseveltlaan.

Brussel Mobiliteit zal de trajecttijden en de verkeersstromen voor en tijdens de test permanent meten. Ook eventuele klachten van weggebruikers zullen aan bod komen bij de beoordeling, evenals de veiligheidswinst die ze ervaren.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Actuellement, la chaussée de Waterloo est une entrée de ville ressemblant à une autoroute, sans espace qualitatif pour les piétons, cyclistes et transports en commun. Des vitesses excessives, dépassant les 100 km/h, y ont été constatées. Heureusement, tout le monde ne roule pas à cette allure, mais certains automobilistes prennent de la vitesse et tentent de dépasser ceux qui, respectant les limitations, sont considérés comme des obstacles.

Cette chaussée se réduit ensuite à une bande, avec des noyaux commerciaux et de nombreux riverains. Il est donc logique que cet axe soit, dès l'entrée en ville, aménagé comme une artère urbaine tenant compte de tous les usagers. Une mise à une bande est tout à fait possible sans que cela soit préjudiciable à la fluidité du trafic automobile, étant donné que la réduction a lieu un peu plus loin. Un test temporaire de mise à une bande en entrée de ville, entre la drève Saint-Hubert et le chemin des Pins, devait permettre d'analyser ce dispositif.

Le projet a été dessiné comme une mesure d'accompagnement de sécurité routière, comprenant :

- une sécurisation des traversées piétonnes proches des écoles :
- un renforcement de la sécurité de la traversée cyclopiétonne de la Promenade verte qui relie l'avenue d'Hougoumont et le chemin Berckmans dans la forêt de Soignes ;
- la création d'îlots au centre de l'axe pour casser l'effet d'autoroute, empêcher les dépassements dangereux et protéger les piétons qui traversent.

Cela permettra aussi de préciser l'endroit où les voitures peuvent tourner à gauche. Au niveau des carrefours avec l'avenue d'Hougoumont et le chemin Berckmans, le test maintient les deux bandes de circulation, dont l'une pour tourner à gauche. La sécurité des automobilistes ainsi que la clarté de l'organisation des lieux seront ainsi améliorées sans diminuer la capacité de l'axe. Cette dernière est en effet surtout déterminée par le nombre de véhicules pouvant passer à chaque séquence des feux.

L'ensemble se veut également une mesure permettant de mieux intégrer l'arrêt de bus dans l'aménagement. Le projet est en accord avec la hiérarchisation du réseau Good Move, qui privilégie les itinéraires des automobilistes sur le réseau auto plus qui ont encore de la capacité, c'est-à-dire de la drève Saint-Hubert et l'avenue Franklin Roosevelt.

Il était prévu d'évaluer l'impact de ce test en matière de mobilité de manière continue avant et pendant sa mise en place. Pour cela, Bruxelles Mobilité dispose des temps de parcours et des comptages de flux. L'analyse objective des plaintes éventuelles des usagers permet également d'évaluer le test. Le gain de sécurité perçu par les usagers - en ce compris les écoles de la zone, qui demandent une meilleure sécurité des traversées cyclopiétonnes - sera aussi examiné.

1147 *Daarnaast zullen ook de gevolgen voor de plaatselijke winkeliers onderzocht worden. Uit eerder onderzoek bleek dat hooguit 10% van hun klanten afkomstig was van buiten het Brussels Gewest. De nieuwe verkeerssituatie zal dus waarschijnlijk weinig gevolgen hebben voor hen, maar die zullen hoe dan ook beoordeeld worden.*

Over de verkeerssituatie in die zone is uitvoerig overleg gepleegd. De beperking van het aantal rijstroken werd met de betrokken gemeenten besproken tijdens de vergaderingen in het kader van het onderzoek over het Ter Kamerenbos. De plannen voor deze specifieke test werden in juni 2023 al een eerste keer naar het college van de gemeente Ukkel gestuurd.

De testfase is nog niet van start gegaan omdat de gemeente Ukkel meer informatie wilde en omdat de gemeente Sint-Genesius-Rode een gerechtelijke procedure heeft aangespannen. Ik kan dus nog niets zeggen over de planning.

1149 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *Handelaars, omwonenden en pendelaars zijn terecht bezorgd, want uw 'tijdelijke' projecten krijgen vaak een permanent karakter.*

Uit dit dossier blijkt dat er werk moet worden gemaakt van een metropolitane gemeenschap voor beslissingen waarvan de gevolgen de gewestgrenzen overschrijden. Het is overigens al heel druk op de Lorrainedreef.

Het Brussels Gewest zou beter investeren in geloofwaardige, veilige en efficiënte vervoersalternatieven.

1149 **Mevrouw Leila Agic (PS)** (in het Frans).- *De PS-fractie zal erop toezien dat er naar de mensen wordt geluisterd en dat er werkelijk lessen worden getrokken uit de testfase.*

- De incidenten zijn gesloten.

L'évaluation examinera également l'impact sur les commerçants. Rappelons par ailleurs les résultats des enquêtes de 2019-2020 sur la provenance des clients des quartiers commerçants : peu d'entre eux venaient du Brabant wallon et du Brabant flamand. Pour Fort-Jaco, 6 % des clients provenaient des deux Brabants et au-delà, d'après le chiffre de hub.brussels pour l'année 2019. Ils représentaient 9 % pour le quartier du Vivier d'Oie - chiffre de 2022 - et 3 % pour le quartier Saint-Job. Ce dernier chiffre, remontant à 2020, durant la pandémie, doit être pris avec prudence.

Même en poussant l'estimation à 10 % de clients venus de l'extérieur de la Région bruxelloise et empruntant donc le tronçon réduit à une bande de la chaussée de Waterloo, l'impact sur les commerces sera probablement minime. Il devra toutefois être évalué.

Dans l'ensemble, la circulation dans la zone a fait l'objet de nombreux échanges. La réduction du nombre de bandes, en particulier, a été discutée avec les communes lors des réunions sur l'étude du bois de la Cambre. Pour cet aménagement spécifique, le plan a été envoyé au collège de la commune d'Uccle le 12 juin 2023 (courrier daté du 6 juin) et la Région a renvoyé un courrier daté du 18 septembre 2023.

Le test n'a pas encore débuté, pour deux raisons : la volonté de la commune d'Uccle d'être mieux informée au préalable et une procédure judiciaire entamée par la commune de Rhode-Saint-Genèse. Je ne peux donc vous répondre sur le calendrier et le suivi de cette phase de test.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Je relaie ici les inquiétudes de commerçants, de riverains, mais aussi de personnes qui habitent au-delà de notre Région et empruntent ce trajet régulièrement pour venir y travailler. Ces craintes sont justifiées, car, avec vous, les tests ou dispositifs temporaires deviennent parfois définitifs.

L'un des thèmes chers au Mouvement réformateur est la mise en place d'une communauté métropolitaine, pour les décisions dont les implications dépassent les frontières de notre Région. Cette décision peut affecter le chiffre d'affaires des commerçants et la qualité de vie. Je vous invite à venir observer la situation de ce quartier chaque matin. Vous verrez que la drève de Lorraine est déjà fort encombrée. Cette réduction de bande provoque donc de vives inquiétudes auprès de nombreuses personnes, dont je fais partie.

Des villes comme Copenhague, Rotterdam ou Oslo font preuve d'une réelle approche multimodale et investissent dans des modes de transport alternatifs crédibles, sûrs et efficaces.

Mme Leila Agic (PS).- Mon groupe sera particulièrement attentif à ce qu'il y ait une vraie écoute et à ce que des leçons soient réellement tirées de cette phase de test, comme pour l'ensemble des projets en cours.

- Les incidents sont clos.

(Mevrouw Ingrid Parmentier, tweede ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

(Mme Ingrid Parmentier, deuxième vice-présidente, prend place au fauteuil présidentiel)

1157 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

1157 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

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

1157 **betreffende de bereikbaarheid van het Brusselse havengebied en de heraanleg van de toegang via de A12.**

concernant le réaménagement de l'entrée de ville par l'A12 et l'accessibilité à la zone portuaire de Bruxelles.

1159 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).**- *De nakende omvorming van het einde van de A12 in een stadsboulevard is cruciaal voor de Brusselse mobiliteit. De werkzaamheden kunnen de toegang tot het havengebied en de belangrijkste waterweg van het gewest bemoeilijken. In plaats van de bestaande vergunning aan te passen, koos u voor een nieuwe vergunning, wat tot ongerustheid leidt over de inhoud en de impact op de toegang tot de haven.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- *Le réaménagement prochain de la fin de l'autoroute A12 en boulevard urbain est un élément crucial pour la mobilité à Bruxelles. Il est essentiel de comprendre les principaux éléments de cette problématique afin d'en saisir tous les enjeux.*

Een grote bezorgdheid betreft de versmalling van het punt waar de A12 Brussel binnenkomt, ter hoogte van de Van Praetbrug. Dat is een belangrijke toegangsweg voor de industrie en de bevoorrading van Brussel. De geplande aanpassingen kunnen voor ernstige hinder zorgen en de economische activiteiten in de kanaalzone in gevaar brengen. Vlaamse pendelaars vinden bovendien te weinig alternatieven in overstapparkings of openbaar vervoer.

En effet, la zone portuaire de Bruxelles, qui est la principale voie d'eau de la capitale, est déterminante pour le développement économique de la Région. Les projets de réaménagement de l'accès routier au nord-ouest de Bruxelles pourraient compromettre son accessibilité. Dès lors, plutôt que de simplement amender le permis existant, vous avez choisi de réintroduire un nouveau permis, suscitant des préoccupations quant à son contenu et à son impact sur l'accessibilité future du port de Bruxelles.

Ondanks een openbaar onderzoek en vragen om wijzigingen vanuit de overlegcommissie, is er weinig aan het plan veranderd. Er waren aanpassingen beloofd, maar die zijn niet in de vergunning opgenomen, wat onzekerheid veroorzaakt over de uitvoering van het project.

Un point de préoccupation majeur réside dans le rétrécissement de l'accès nord de Bruxelles via l'A12, en particulier au niveau du pont Van Praet. Cette voie d'accès est essentielle pour l'industrie et l'approvisionnement de Bruxelles, mais les modifications prévues pourraient entraîner des perturbations majeures. Ce projet de réaménagement prévoit une voie d'entrée vers la ville et deux voies de sortie au lieu d'une seule.

De aanpassing aan de A12 betreft uitsluitend het stuk tussen het kanaal en de rotonde Dikke Linde. Door de onzekerheid over de Heizelvlakte moet het gedeelte tussen de rotonde en de gewestgrens wachten.

Cependant, le réseau flamand des entreprises (Vlaams Netwerk van Ondernemingen, VOKA) et les sociétés du port s'y opposent en raison des restrictions d'accès potentielles qui pourraient entraver l'activité économique dans la zone du canal. De plus, les options alternatives telles que les parkings de transit et les transports en commun sont considérées comme insuffisantes pour répondre aux besoins de mobilité des travailleurs venant de la Région flamande.

Malgré une enquête publique et des demandes de modification formulées par la commission de concertation, aucun changement significatif n'a été apporté au projet. Cela suscite des inquiétudes quant à la capacité du projet à tenir compte des besoins des entreprises et de la zone portuaire. Ainsi, malgré des discussions avec les acteurs économiques, il subsiste des préoccupations quant aux garanties offertes. Les modifications promises ne sont pas encore actées dans un permis, ce qui entraîne des incertitudes quant à la mise en œuvre du projet.

Enfin, n'oublions pas que cette transformation de l'A12 ne porte que sur le tronçon entre le canal et le rond-point du Gros Tilleul.

¹¹⁶¹ *Welke garanties geeft u dat de Haven van Brussel toegankelijk blijft? Welke van die garanties kon u nog niet uitvoeren? Wat zijn de redenen voor de vertraging of de niet-uitvoering?*

Hoever staat de studie naar de haalbaarheid van wisselstroken?

Waarom is de herinrichting van de Van Praetlaan van start gegaan voordat de beloofde wijzigingen in een vergunning zijn opgenomen, in het bijzonder het systeem met de wisselstroken? Hoever staat de procedure om die wijzigingen officieel op te nemen?

Wat ondernam u samen met het Vlaams Gewest om files als gevolg van de werkzaamheden te beperken? Het gaat immers om een zone waar veel werken tegelijkertijd plaatsvinden.

Welke alternatieve routes krijgen weggebruikers voorgesteld?

¹¹⁶³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het doel van de herinrichting van de A12 is een betere levenskwaliteit voor de omwonenden. Bovendien willen we de actieve mobiliteit en het openbaar vervoer stimuleren.*

De belangrijkste maatregel om de toegankelijkheid van de haven te garanderen, is een onderzoek naar de beste weginfrastructuur. Daarnaast werd het project aangepast aan de behoeften en verzoeken van de Brusselse Havengemeenschap. Er vond een eerste openbaar onderzoek plaats en de overlegcommissie gaf een voorwaardelijk positief advies. In reactie daarop en rekening houdend met de bezorgdheden bestudeerde Brussel Mobiliteit de vrachtwagenstromen. Microsimulaties bevestigden dat de voorgestelde herinrichting kan werken.

Bovendien herzag Brussel Mobiliteit in overleg met de Brusselse Havengemeenschap het project om vanuit de stad een nieuwe toegangsweg naar de kanaalzone aan te leggen. Daarop diende Brussel Mobiliteit een vergunningsaanvraag in die verder ging dan de gevraagde aanpassingen. De grootste wijziging betreft

La partie entre ce dernier et la frontière régionale reste en attente, cette situation découlant des incertitudes qui entourent le réaménagement du Heysel et des désaccords au sein de votre gouvernement. En conséquence, le projet a été divisé en deux, avec un accent mis sur la portion sud. Le débat sur la portion nord, située directement à la sortie du ring de Bruxelles, semble avoir été remis aux calendes grecques.

Pouvez-vous nous expliquer en détail vos engagements et garanties vis-à-vis de la Communauté portuaire bruxelloise en matière d'accessibilité ? Quels éléments de ces engagements n'avez-vous pas encore été en mesure de respecter ? Quelles sont les raisons des retards ou des non-respects ?

Qu'en est-il de l'étude annoncée sur la faisabilité des bandes intelligentes ?

Pourquoi les travaux de réaménagement de l'avenue Van Praet ont-ils commencé avant que les modifications promises ne soient officiellement actées dans un permis ? Je pense notamment à la mise en place d'un système dynamique pour deux bandes vers le canal le matin et le soir. Pouvez-vous nous fournir des informations sur le processus en cours pour acter ces modifications ? Quel calendrier est prévu pour leur mise en place définitive ?

Qu'avez-vous mis en place, en concertation avec la Région flamande, pour circonscrire les embouteillages dus aux travaux dans la zone ? Je pense en particulier à ceux qui sont liés à la rénovation du viaduc de Vilvorde, aux travaux avenue de Tyras et à la fermeture du pont de Buda. En effet, en plus des travaux liés à la ligne de tram 10, beaucoup de projets se cumulent dans cette zone.

Quels itinéraires de repli sont proposés aux usagers dans cette zone ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Ce projet ambitieux vise à requalifier un espace autoroutier en un espace multimodal et vert, au profit de tous les usagers et des riverains. Sur cet axe important de circulation, l'objectif est d'améliorer le cadre de vie des riverains et de favoriser la mobilité active et le transport public.

La principale mesure pour assurer l'accessibilité adéquate de la zone d'activité portuaire, très importante pour Bruxelles, consiste en des études de dimensionnement du projet afin de mettre en place une infrastructure routière plus adaptée, plus fonctionnelle, plus capacitaire et plus sûre.

Autre mesure substantielle : le projet a été adapté pour répondre aux besoins et à la demande explicite de la Communauté portuaire bruxelloise. En effet, le projet de réaménagement de la R21 a fait l'objet d'une première enquête publique et d'un avis favorable conditionnel de la commission de concertation.

À la suite de cet avis, et considérant également les inquiétudes et les demandes exprimées par les entreprises portuaires,

de aanleg van een rotonde met een baan tussen de stad en de Vilvoordsesteenweg.

De nieuwe rotonde biedt bovendien veel voordelen voor het verkeer stadinwaarts, zeker richting de havenzone in Neder-Over-Heembeek. Zo zal de capaciteit met minstens 10% toenemen en hoeft het verkeer niet langer langs de rotonde aan Docks Brussel, waardoor de verkeersdruk op de Van Praetbrug afneemt.

Ten slotte komt er centraal een wisselstrook, waar de rijrichting aan de behoeften kan worden aangepast.

Bruxelles Mobilité a approfondi les études de mobilité en ciblant les déplacements des poids lourds. Les microsimulations dynamiques de trafic ont confirmé le bon fonctionnement du réaménagement proposé.

Au-delà de ces études complémentaires, Bruxelles Mobilité a révisé le projet en concertation avec la Communauté portuaire bruxelloise et son expert mandaté, le bureau Agora, afin d'offrir un nouvel accès depuis l'entrée de ville vers la zone d'activité du canal. Bruxelles Mobilité a donc introduit une demande de permis modifiée qui allait bien au-delà des seuls amendements visant à répondre aux conditions de l'avis de la commission de concertation. La modification la plus substantielle du projet est l'aménagement d'un rond-point avec une bande de contournement en entrée de ville ainsi qu'en sortie de ville vers la chaussée de Vilvorde.

Il convient aussi de souligner que le nouveau rond-point offre de nombreux avantages pour le trafic routier d'entrée de ville, singulièrement pour le trafic à destination de la zone d'activité portuaire de Neder-Over-Heembeek. Il offre une augmentation d'au moins 10 % de la capacité maximale de l'axe d'entrée de ville et permet aux véhicules souhaitant accéder à la zone du canal de Neder-Over-Heembeek depuis l'A12 d'éviter le grand détour par le rond-point de Docks Brussel et, ce faisant, de diminuer la charge de trafic sur le pont Van Praet.

Enfin, l'utilisation de la troisième bande de l'avenue Van Praet sera optimisée en aménageant une bande de circulation centrale dynamique, où le sens du trafic peut être adapté en fonction des besoins aux heures de pointe du matin et du soir, ainsi qu'en cas d'éventuels incidents ou événements.

Le fait de démarrer le chantier dès à présent n'hypothèque pas le développement et la mise en place future de la bande dynamique de trafic. Bien au contraire.

Il est urgent d'entamer le chantier en se concentrant en priorité sur l'aménagement du rond-point Van Praet pour garantir la bonne coordination et le bon déroulement du chantier de construction de la nouvelle ligne de tram 10. En effet, ces travaux nécessiteront la mise en place de nouvelles voies de tram en traversée de l'avenue des Croix du Feu. Si le trafic de sortie de ville de la Grande ceinture devait être maintenu dans cette avenue, les perturbations seraient importantes.

Le chantier est organisé de manière à limiter les perturbations du trafic routier. Il est, en effet, soumis à la législation relative à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique en Région de Bruxelles-Capitale. Dans ce cadre, la commission de coordination des chantiers veille à la cohérence des chantiers bruxellois avec ceux organisés en Région flamande, aux abords de Bruxelles et notamment sur le ring.

Il faut tenir compte de l'impact de certains chantiers, notamment celui de la ligne de tram 10 vers Neder-Over-Heembeek, et la

¹¹⁶⁵ *De invoering van de wisselstrook komt niet in gevaar doordat de werken al van start zijn gegaan, integendeel.*

Om een goede coördinatie en een goed verloop van de aanleg van tramlijn 10 te garanderen, moeten de werken snel van start gaan en beginnen bij de rotonde aan Van Praet. Hoewel het verkeer via de Vuurkruisenlaan de stad uit kan blijven rijden, zal er grote hinder zijn. De werken worden zo georganiseerd dat de hinder zo beperkt mogelijk blijft. Ze worden bovendien afgestemd op werkzaamheden in het Vlaams Gewest, in het bijzonder aan de Ring.

¹¹⁶⁷ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Hoe past de toegang tot Brussel via de A12 in Good Move? Is het wel slim om van een belangrijke invalsweg voor vrachtverkeer een baan met één rijstrook te maken? Wat bij panne of een ongeval? Is dat wat de vergunningsaanvraag die u indiende omvat? Hoever staat het met de vergunning die de vorige moest rechtzetten? Wat staat daar werkelijk in?*

Waarom staat er in de studie niets over de economische zone, de werkgelegenheid of de toegang tot de enige Brusselse waterweg? Ook de bevoorrading van een stad met 1,2 miljoen inwoners komt er niet in ter sprake.

Wanneer is de studie naar de wisselstroken ingediend? Blijkbaar was er in juli een akkoord, dat in september is ingediend. Waarom wachtte u daarmee? Wanneer verwacht u de resultaten van de studie?

Wat staat er in de aangepaste vergunning? Welke zijn de alternatieve routes?

¹¹⁶⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik kan in één minuut niet op tien extra vragen antwoorden.*

¹¹⁶⁹ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Ze stonden allemaal in mijn oorspronkelijke tekst.*

¹¹⁶⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Alle documenten vindt u op openpermits.brussels.*

Na de eerste vergunningsaanvraag vonden er bijkomende studies plaats, in het bijzonder naar het vrachtwagenverkeer.

Het project wordt in fasen uitgevoerd, waarbij de beperking tot één rijstrook niet prioritair is. Er blijven twee rijstroken en er komt een extra rotonde. De inrichting van de Van Praetrotonde, de aanleg van twee kruispunten met verkeerslichten en de omleiding van een deel van het verkeer moeten voor een vlottere doorstroming zorgen.

Met een efficiënte aanleg winnen we plaats voor de tramlijn, groen en een aangename ruimte voor voetgangers en fietsers.

meilleure coordination permet de limiter les perturbations au maximum.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le permis que vous avez déposé prévoit une bande pour entrer dans la Région de Bruxelles-Capitale et deux bandes pour en sortir. En quoi l'entrée via l'A12, reconnue comme l'une des six entrées de ville par le plan régional de développement durable (PRDD), respecte-t-elle le plan Good Move ? D'après le plan régional de mobilité adopté par votre gouvernement, cet axe d'entrée majeur fait partie, du réseau auto plus, ou en réalité du réseau poids lourds. Peut-on dignement envisager une entrée de ville à une bande ? Que se passe-t-il en cas de panne ou d'accident ? Est-ce bien le permis que vous avez déposé ? Où en est le permis suivant, rectificatif en quelque sorte ? Que trouve-t-on réellement dans ce permis ?

Ensuite, pourquoi l'étude commandée à Tractebel n'aborde-t-elle ni l'activité économique dans la zone, ni le bassin d'emploi que celle-ci représente, en particulier pour l'emploi infraqualifié, ni l'accès à la seule voie d'eau de la capitale, que votre gouvernement ne cesse de déclarer vouloir valoriser ? L'étude n'aborde pas non plus la thématique de l'approvisionnement de la ville. Pour une capitale de 1,2 million d'habitants, cela peut poser un problème sérieux.

Enfin, quand l'étude sur les bandes intelligentes a-t-elle été déposée ? Un accord semble avoir été conclu en juillet et avoir été déposé en septembre. Pourquoi avoir attendu pour le déposer ? Quand attendez-vous les résultats de cette étude ?

Que contient exactement ce permis modificatif ? Qu'en est-il également des itinéraires alternatifs, pour lesquels je n'ai pas obtenu de réponses ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je peux difficilement répondre en une minute à une dizaine de questions complémentaires.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Toutes ces questions figuraient dans le texte initial, Madame la Ministre.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Tous les documents relatifs au projet soumis à enquête publique sont disponibles sur openpermits.brussels.

Vous me demandez quels éléments figurent exactement dans quelle étude. Après un premier dépôt de permis, des études supplémentaires ont été réalisées, qui visaient spécifiquement le trafic des poids lourds pour l'approvisionnement.

La réalisation du projet suivra un certain phasage, dans lequel la réduction à une bande de l'A12 ne sera pas prioritaire. Le trafic sur l'A12 sera maintenu à deux fois une bande sur une partie, avec l'ajout d'un rond-point, ce qui n'entraînera aucune détérioration de la situation du trafic routier. L'aménagement du rond-point Van Praet et la mise en place des carrefours avec feux et la déviation d'une partie du trafic actuel sur le pont Van Praet

Het project haalt zoveel mogelijk uit de beschikbare ruimte. De breedte van de Van Praetbrug kunnen we echter niet wijzigen.

De test met wisselstroken op de Keizer Karellaan leverde een negatief resultaat op.

¹¹⁷⁵ *De Brusselse Havengemeenschap geeft de voorkeur aan een wisselstrook, maar ik sta erop dat de deskundigen de tijd nemen om die mogelijkheid grondig te bestuderen. Daarom is het niet mogelijk om ze meteen in de vergunningsaanvraag op te nemen.*

Uiteraard blijf ik met de Brusselse Havengemeenschap in contact. Ik wil een antwoord op alle vragen en heb de plannen op vraag van de havengemeenschap al driemaal aangepast.

¹¹⁷⁷ **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** (in het Frans).- *Waarom wachtte u voor de nieuwe vergunningsaanvraag niet op de resultaten van de studie?*

¹¹⁷⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De wisselstrook komt op de geplande plaats en hoeft niet in de vergunningsaanvraag te worden opgenomen. Voor de aanleg van de tramlijn naar Neder-Over-Heembeek is het belangrijk dat de werken snel van start gaan. Ik doe er alles aan om de studie naar de verkeersveiligheid voor het einde van de werkzaamheden te laten uitvoeren, maar ze vergt tijd. Daar is bij de planning rekening mee gehouden.*

et au niveau du rond-point de Docks Brussel devraient permettre de fluidifier le trafic.

Des comptages ont été réalisés pour connaître le nombre de véhicules par heure qui pourraient y passer, en comparant cette projection avec la situation actuelle.

En faisant un exercice d'efficacité, il sera possible de gagner de l'espace pour installer la nouvelle ligne de tram vers Neder-Over-Heembeek - qui est très importante pour desservir le nord de Bruxelles -, d'aménager un espace agréable pour les piétons et les cyclistes et de verduriser l'espace là où c'est possible. Ce projet essaie de faire un maximum avec l'espace disponible. La largeur du pont Van Praet constitue une limite qui ne peut être modifiée.

Le résultat du test sur les bandes dynamiques dans l'avenue Charles-Quint s'est révélé négatif.

Il importe de prendre le temps nécessaire pour mener à bien les études sur les éléments de sécurité routière, et c'est le cas ici.

Après les concertations, nous avons exprimé la prédilection de la Communauté portuaire bruxelloise pour une bande intelligente, mais je tiens à ce que les experts en sécurité routière prennent le temps d'en analyser la mise en œuvre optimale.

Le marché d'études concerne le dimensionnement et la mise en place de la bande dynamique. Celle-ci ne peut être intégrée immédiatement à la demande de modification du permis, car les délais liés à l'étude de dimensionnement d'un tel projet ne peuvent en aucun cas s'improviser, notamment pour des raisons de sécurité routière. De plus, la procédure de demande de permis nécessitera un rapport d'incidences et, très probablement, une enquête publique.

Nous restons évidemment en contact avec la Communauté portuaire bruxelloise. Nous voulons que toutes les questions posées obtiennent réponse. Nous avons déjà adapté les plans à trois reprises, à chaque fois à la demande de la Communauté portuaire, afin d'aboutir à un projet respectueux et à valeur ajoutée pour la Région bruxelloise.

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- Vous avez donc introduit un nouveau permis qui ne tient pas compte des résultats de l'étude sur les bandes intelligentes. Pourquoi ne les avez-vous pas attendus ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La bande intelligente sera bien placée à l'endroit prévu ; il n'était donc pas nécessaire de l'inclure. Nous avons effectivement rédigé un nouveau permis modificatif, avec des adaptations dépassant les recommandations formulées par la commission de concertation pour répondre aux questions de la Communauté portuaire de Bruxelles. L'une d'entre elles portait sur la bande intelligente.

1177 **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** *(in het Frans).*-
Wanneer krijgt u de resultaten van de studie?

1177 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Ik bezorg ze u zodra ze er zijn.*

- Het incident is gesloten.

1189 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D’URSEL**

1189 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1189 **en aan mevrouw Ans Persoons, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,**

1189 **betreffende de heraanleg van de Gulden-Vlieslaan.**

1191 **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** *(in het Frans).*-
In mei 2019 initieerde toenmalig minister van Mobiliteit en Openbare Werken Pascal Smet plannen om de Gulden-Vlieslaan en de Waterloolaan te renoveren en de zachte mobiliteit te bevorderen. Er werd nauwelijks overleg gepleegd met de handelaars en de buurtbewoners. De buurt had nochtans een zeer degelijk alternatief voorgesteld. Het idee was om het autoverkeer en parkeergelegenheid ondergronds te concentreren, maar dat werd van tafel geveegd omdat het te duur zou zijn.

Ik ben niet tegen meer groene ruimte, maar heel wat aspecten van het project zoals het nu voorligt, baren me zorgen.

Hoever staat de procedure nu? Wat is het tijdschema voor de herinrichtingswerken van de lanen?

Kunnen de plannen nog aangepast worden naar aanleiding van de bezwaren van de handelaars en de buurtbewoners? Zult u de communicatie met de buurtbewoners en de handelaars uitbreiden? Meer transparantie zou de ongerustheid helpen wegnemen.

Il importe d'entamer ce chantier, puisqu'il est lié à celui de la ligne de tram vers Neder-Over-Heembeek et qu'il faut que tout se passe sans encombre.

Nous mettons tout en œuvre pour que cette étude sur la sécurité routière soit réalisée au moment de la mise en place, donc avant la fin du chantier, mais elle prendra un certain temps. Les calendriers ont été fixés compte tenu de tous ces éléments.

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- Quand recevrez-vous les résultats de cette étude ? C’est essentiel pour ce dossier.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je peux juste vous dire que les résultats seront communiqués dès qu'ils nous parviendront.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D’URSEL

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

et à Mme Ans Persoons, secrétaire d’État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l’Urbanisme et du Patrimoine, des Relations européennes et internationales, du Commerce extérieur et de la Lutte contre l’incendie et l’Aide médicale urgente,

concernant le réaménagement de l’avenue de la Toison d’Or.

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- En mai 2019, l’urbanisme bruxellois était en ébullition, avec une série de demandes de permis visant à revitaliser des lieux emblématiques de la ville. Parmi ces projets, celui de la transformation de l’avenue de la Toison d’Or et du boulevard de Waterloo a particulièrement retenu notre attention. Portée par Pascal Smet, alors ministre de la Mobilité et des Travaux publics, cette initiative prévoyait une rénovation complète de ces artères en mettant l’accent sur la mobilité douce.

La réduction drastique du nombre de places de stationnement prévues pour une artère commerçante et le manque apparent de concertation avec les commerçants et les riverains ont interpellé dès l’entame du projet.

Chose peu courante, un projet alternatif de grande qualité a été proposé par le quartier, qui a été balayé d’un revers de la main par le ministre. L’idée de concentrer la circulation automobile en sous-sol a été suggérée, avec la création d’accès aux parkings souterrains. Cela aurait permis de libérer de l’espace pour des zones vertes, ainsi que pour la mobilité active, les transports en commun et les services de taxi et de livraison. Cependant, les autorités ont rejeté cette proposition en invoquant son coût,

Welke beslissingen moest de stad Brussel nog nemen met betrekking tot dit project? Heeft ze die ondertussen genomen?

Hoever staat de procedure voor het verwijderen van het kunstwerk de Man van Atlantis?

Welke strategieën werkt u samen met de stad Brussel uit om de negatieve gevolgen voor handelaars en buurtbewoners te beperken die een project van zulke omvang met zich meebrengt?

même si un système similaire est déjà en place dans les tunnels Loi et Belliard pour les fonctionnaires européens.

En somme, bien que je partage la vision de promenade urbaine et d'aménagement d'espaces verts, je reste préoccupée par divers aspects du projet actuel.

Pourriez-vous nous informer de l'état d'avancement de ce dossier ? À quel stade de la procédure en est-il ? Quel est l'agenda des travaux de réaménagement de l'avenue de la Toison d'Or et du boulevard de Waterloo ? En sont-ils encore à l'étape de la planification ? Nous savons qu'une demande de permis a été introduite.

Sachant que les commerçants et riverains ont exprimé des réticences face au projet actuel, est-il envisageable d'en revoir ou d'en modifier certains aspects pour mieux répondre à leurs préoccupations ?

Vous-même et votre administration envisagez-vous de renforcer la communication et l'organisation de réunions d'information avec les habitants et les commerçants, aussi bien en amont que pendant l'avancement des travaux ? Un suivi continu et une transparence accrue pourraient aider à apaiser certaines inquiétudes.

Des décisions de la Ville de Bruxelles étaient attendues concernant ce projet. Lesquelles ? Ont-elles vu le jour ?

La statue L'Homme de l'Atlantide devrait être démontée. Où en est la procédure ?

Quelles stratégies comptez-vous mettre en place en collaboration avec la Ville de Bruxelles pour limiter les nuisances potentielles d'un chantier d'une telle envergure - notamment la prolifération des rats - et réduire ses impacts négatifs sur les commerçants et les riverains ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La demande de permis pour l'avenue de la Toison d'Or, introduite sous la législature précédente, a suscité diverses inquiétudes auprès des commerçants. Lors de la procédure urbanistique, nous avons rencontré ces derniers et intégré leurs remarques autant que possible. Les plans déposés ont donc fait l'objet d'une concertation poussée avec eux.

Hub.brussels a piloté un plan d'accompagnement des commerçants pour toute la zone commerciale afin de veiller à maintenir l'attractivité des lieux tout au long du chantier. Ce plan a fait l'objet de comités d'accompagnement où les administrations communales concernées - Bruxelles, Ixelles et Saint-Gilles - étaient représentées.

En plus des actions de hub.brussels, Bruxelles Mobilité est chargée de renforcer la communication avec les riverains et commerçants. Citons quelques exemples concrets :

¹¹⁹³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De vergunningsaanvraag voor de herinrichting van de Gulden-Vlieslaan werd tijdens de vorige regeerperiode ingediend en veroorzaakte veel ongerustheid bij de handelaars. Tijdens de stedenbouwkundige procedure hebben we met hen nauw overlegd en hun opmerkingen zo veel mogelijk opgenomen in de plannen die ingediend werden.*

Daarnaast heeft hub.brussels in samenwerking met de gemeenten een begeleidingsplan uitgewerkt om de aantrekkelijkheid van de hele zone te behouden tijdens de werken.

Voorts zal Brussel Mobiliteit de communicatie met de buurtbewoners en de handelaars opvoeren. Zo zal er een ombudsman aangesteld worden en zal er regelmatig een nieuwsbrief verstuurd worden. Elke nieuwe fase zal ook uitgebreid aangekondigd worden.

Ondanks het uitgebreide overleg heeft de uitbater van een parking in de buurt beroep ingesteld tegen de vergunning die op 20 juli 2022 werd afgegeven. Urban.brussels en zijn advocatenkantoor buigen zich daar nu over. Beliris staat in voor de uitvoering en de financiering van de werken. De start hangt af van het verloop van de beroepsprocedure. Daarom is de studie voor het verplaatsen van de Man van Atlantis nog niet aan de orde.

Ten slotte bekijkt Brussel Mobiliteit met de stad Brussel en Vivaqua hoe het ratenprobleem in de riolering kan worden ingedijkt.

- un ombudsman sera engagé pour gérer l'échange d'informations au quotidien entre le maître d'ouvrage, l'entrepreneur, les habitants et les commerçants ;

- une lettre d'information gérée par l'ombudsman et hub.brussels informera en continu les riverains et commerçants ;

- des réunions d'information générale et des distributions de toutes-boîtes aux riverains et commerçants seront organisées pour annoncer chaque nouvelle phase de travaux.

Malgré les nombreuses concertations avec les riverains et les commerçants, le permis, délivré par urban.brussels le 20 juillet 2022, fait l'objet d'un recours introduit par l'une des sociétés actives dans le quartier, à savoir Parking 2 Portes. Le dossier est traité par urban.brussels et son bureau d'avocats. L'exécution et le financement des travaux seront, quant à eux, pris en charge par Beliris. La date de démarrage du chantier devra être fixée en fonction de la procédure de recours.

Les travaux n'ayant pas commencé, l'étude relative au déplacement de la statue L'Homme de l'Atlantide n'est pas encore à l'ordre du jour.

En attendant le début du chantier, Bruxelles Mobilité travaille activement avec la Ville de Bruxelles et Vivaqua pour envisager des interventions dans les égouts pour endiguer la présence de rats en surface.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous pensons qu'il est encore temps de revoir ce projet, comme sa réalisation n'a pas encore commencé. Il n'est pas à la hauteur des enjeux de ce quartier, qui héberge les commerces figurant parmi les plus prestigieux de la capitale.

Un grand nombre des projets de ville de ce gouvernement concernent la suppression de places de stationnement et l'aménagement de pistes cyclables, parfois à la hussarde et dans une conception très « verte » de la concertation. Ces projets ne visent pas un réaménagement global et un embellissement.

Nous soutenons bien entendu la volonté d'offrir des chemins piétons et des pistes cyclables sécurisées, surtout sur le pourtour de la Petite ceinture, mais il reste quelques points noirs, tels que l'avenue de la Toison d'Or et le boulevard de Waterloo.

Le manque de vision d'ensemble mène à des incohérences et à des zones d'ombre sur des tronçons essentiels, comme la place Louise ou la porte de Namur. Pourquoi avoir exclu ces deux places du périmètre du projet ?

Ne pourrait-on pas profiter de la longueur des procédures pour revoir le projet et y intégrer notamment ces deux places, en veillant à ce qu'elles ne deviennent pas des zones dangereuses et des pôles d'échanges intermodaux, mais plutôt des lieux conçus pour les citoyens ? Reconnecter les deux rives de cette avenue par la couverture des tunnels permettrait aussi de récupérer beaucoup d'espace public en surface et de mieux respecter les

¹¹⁹⁵ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Aangezien de werken nog niet begonnen zijn, lijkt het me niet te laat om de plannen nog aan te passen. De meeste stadsprojecten van deze regering zijn er simpelweg op gericht om parkeerruimte op te offeren voor fietspaden, zonder aandacht voor esthetiek en een algemene herinrichting.*

Er is geen totaalvisie en dat leidt tot incoherentie en zwakke schakels op essentiële plekken, zoals het Louizaplein en de Naamsepoort. Aangezien de werken nog niet begonnen zijn, zou u die twee plekken alsnog kunnen opnemen in de plannen. Met een overkapping zou er bovengronds veel openbare ruimte bij komen en kan er beter tegemoetgekomen worden aan de voorstellen van de bewoners en handelaars in de buurt.

1197 *Een groot deel van de zone wordt louter wat opgesmukt. Dat noem ik geen kwaliteitsvolle herinrichting.*

Hoe staat het trouwens met de wedstrijd die het gewest samen met de stad zou organiseren voor een monumentaal kunstwerk?

Wat zal er gebeuren met de Man van Atlantis?

1199 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Aangezien de vergunning werd verleend, is een herziening van het project niet aan de orde. We wachten af welk gevolg urban.brussels geeft aan de beroepsprocedure.*

Voorlopig wordt de Man van Atlantis niet verplaatst, omdat de werken nog niet begonnen zijn en een aantal aspecten nog geprogrammeerd moeten worden.

Ik begrijp dat u niet erg warm loopt voor dit project, maar dat is nu eenmaal het project waarvoor een vergunning werd afgegeven na een zeer lang proces met talrijke ontmoetingen en aanpassingen. Nu moet het vooruitgaan.

1199 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *U loopt zelf niet over van enthousiasme. Laten we het project mooier en moderner maken nu het nog kan.*

- Het incident is gesloten.

1205 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM**

1205 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1205 **betreffende de antiabortusposters die clandestien werden aangeplakt op het MIVB-net.**

1207 **Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR)** (in het Frans).- *Er zijn blijkbaar in het geheim antiabortusposters aangebracht op de affiches van Sofélia, de vereniging die de zeventien Brusselse familieplanningscentra coördineert. Op die posters*

demandes des habitants et des commerçants, qui avaient proposé un projet alternatif de grande qualité.

Le tronçon de l'avenue de la Toison d'Or compris entre la place Louise et la tour de The Hotel est en outre traité comme une sorte de demi-place, alors que le reste du périmètre est à peine rénové. Il ne s'agit pas du tout d'un réaménagement de qualité et il y aurait moyen de faire beaucoup mieux que ce qui est proposé.

Concernant les avancées, la Région devait lancer, en concertation avec la Ville de Bruxelles, un concours pour une œuvre d'art monumentale et un kiosque. Où en est-il ?

Enfin, qu'advient-il de la statue L'Homme de l'Atlantide ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le permis est délivré. Une révision du projet n'est donc pas à l'ordre du jour. Le recours est en traitement, et nous verrons quelle suite urban.brussels y donnera.

Il n'est pour l'instant pas prévu de déplacer la statue L'homme de l'Atlantide. Les travaux ne sont pas encore entamés et certains éléments doivent encore être planifiés. Le financement et la réalisation du chantier seront assurés par Beliris. Je ne peux donner ni dates ni détails étant donné le recours.

Je comprends que vous trouviez que ce projet n'est pas le meilleur, mais c'est sur cette base qu'a été obtenu le permis d'urbanisme, après un très long processus. Il y a eu de nombreuses rencontres et adaptations, et la concertation avec les commerçants a été très poussée. Il me semble donc important d'avancer ou ce projet sera désuet avant même d'avoir été mis en œuvre.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Si vous comprenez que nous voulions revoir ce projet, profitons-en donc pour en élaborer une version plus qualitative ! Au lieu de l'accompagner juste parce qu'une demande a été introduite en 2019, adaptons-le, modernisons-le et envisageons un beau projet de réaménagement pour ce quartier prestigieux.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

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

concernant les affiches anti-IVG apposées clandestinement sur le réseau de la STIB.

Mme Viviane Teitelbaum (MR).- Il a été porté à mon attention que des affiches anti-interruption volontaire de grossesse (IVG) avaient été apposées clandestinement sur des affiches de Sofélia - l'organisme qui coordonne les dix-sept centres de planning

wordt abortus gelijkgesteld met nazipraktijken. Zulke acties zijn natuurlijk onaanvaardbaar. De boodschap vormt een bedreiging voor vrouwenrechten en keuzevrijheid.

Wist u dat die posters in het MIVB-net zijn aangebracht? Hoe snel zijn ze verwijderd? Wat staat er in het reglement van interne orde over zulke incidenten? Riskeren de daders een sanctie? Komt er een communicatiecampagne over vrouwenrechten en het recht op abortus?

familial bruxellois, dont neuf pratiquent l'IVG – dans des bus, métros et trams du réseau de la STIB. On pouvait en effet y lire la mention « IVG = avortement, avortement = nazisme ».

Le même type d'action avait déjà été mené à Paris : en 2017, des affiches anti-IVG y avaient été placées aux abords de plusieurs arrêts de bus, et, en mai dernier, c'étaient les vélos en libre-service de Vélib' Métropole qui avaient été visés.

Ces actions sont évidemment inacceptables. Et ces messages menacent clairement les droits des femmes et la liberté de choix. Cela doit nous inciter à rester vigilants face à la désinformation.

Avez-vous été informée de la présence de ces affiches sur le réseau de la STIB ? Dans quel délai le nécessaire a-t-il été fait pour les retirer ?

Que prévoit le règlement d'ordre intérieur de la STIB par rapport à ce type d'incident ? Des sanctions peuvent-elles être infligées aux auteurs de ces actes s'ils sont identifiés ?

Une campagne de communication sur les droits des femmes et le droit à l'avortement, en collaboration avec la secrétaire d'État chargée de l'Égalité des chances qui s'occupe du droit des femmes, est-elle envisagée ?

¹²⁰⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Alle commissieleden zijn net zo verontwaardigd als u en ik over de choquerende vergelijking tussen de vrije keuze van vrouwen en een totalitair systeem.*

De MIVB vernam op 26 september dat de affiches in een metrostel op lijn 1 hingen. Daarom werden alle stellen van lijn 1 achteraf in de remise gecontroleerd. Volgens interne informatie ging het om drie overplakte affiches in hetzelfde metrostel. Ze werden dezelfde dag nog verwijderd en het toezicht werd aangescherpt.

Krachtens een besluit van december 2007 van de Brusselse regering is het verboden om de infrastructuur van het openbaar vervoer te beschadigen of er misbruik van te maken. Dat verbod staat ook in de vervoersregels van de MIVB. Zonder toestemming posters ophangen in het MIVB-net is vandalisme. Betrapte daders kunnen daarvoor bestraft worden.

Zoals u weet hecht de regering veel belang aan de strijd tegen discriminatie en voor gelijkheid van vrouwen en mannen. De MIVB is ook een van de talloze partners van het gendermainstreamingplan van staatssecretaris Ben Hamou. Ook de recente campagne 'Join the fam' werd in samenwerking met de MIVB gevoerd.

De MIVB voert campagnes tegen intimidatie en seksistisch geweld op haar net en licht gebruikers via sociale media en haar website in hoe ze het best kunnen reageren als ze ermee worden geconfronteerd.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Tous les membres de cette commission partageront mon indignation face au slogan choquant que vous dénoncez. Des parallèles entre le libre choix des femmes et un système totalitaire n'ont pas leur place dans les infrastructures d'un service public comme la STIB.

Concrètement, la STIB a été avertie du problème le 26 septembre par une journaliste qui avait reçu une photo de l'affiche prise par un voyageur, avec pour seule information complémentaire que cette photo avait été prise le jour même dans une rame qui circulait sur la ligne 1. Sitôt avertie, la STIB a demandé que chaque rame ayant circulé sur cette ligne ce jour-là soit inspectée lors de sa rentrée au dépôt, ce qui a été fait.

D'après les informations recueillies en interne, il s'agissait en tout de trois affiches recouvertes, toutes dans le même véhicule. Elles ont été retirées le jour même de leur apparition. Une vigilance accrue des services de la STIB a été mise en place afin d'intervenir au plus vite si de nouveaux cas étaient constatés.

L'arrêté du 13 décembre 2007 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale fixant certaines conditions d'exploitation des transports en commun en Région de Bruxelles-Capitale stipule, en son article 3, 1°, qu'il est interdit « d'endommager ou de faire un usage impropre de l'infrastructure, des installations ou du matériel roulant ». Cette interdiction est reprise dans les règles de transport de la STIB.

L'affichage sans autorisation dans nos véhicules ou sur notre réseau est assimilé à du vandalisme, punissable par la loi lorsque les auteurs sont identifiés.

¹²¹¹ **Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR)** (in het Frans).- *Het is inderdaad een choquerende slogan. Gaat dit om een losstaand feit of hebben er zich sinds uw aantreden nog zulke incidenten voorgedaan? Hebt u het voorval met de staatssecretaris voor Gelijke Kansen besproken?*

Het is in ieder geval goed dat er nog dezelfde dag werd ingegrepen.

¹²¹³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik heb het er met haar over gehad en ze heeft me ook choquerende foto's doorgestuurd. De MIVB heeft echter vaak met vandalisme te maken. Ze stelt alles in het werk om choquerende boodschappen zo snel mogelijk te verwijderen.*

- Het incident is gesloten.

¹²¹⁷ **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CLÉMENTINE BARZIN**

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

¹²¹⁷ **betreffende de compenserende maatregelen van de MIVB voor het verminderde treinaanbod in Ukkel.**

¹²¹⁹ **Mevrouw Clémentine Barzin (MR)** (in het Frans).- *In Ukkel is het treinaanbod sterk verminderd door werken van Infrabel. De werken aan de brug van de Jean en Pierre Carsoellaan zullen nog tot 2025 duren en de transformatie van het station Moensberg in een multimodale halte tot eind 2024.*

Comme vous le savez, la lutte contre la discrimination et en faveur de l'égalité des femmes et des hommes est d'une importance cruciale pour le gouvernement. Ma collègue Nawal Ben Hamou a lancé un plan transversal de gender mainstreaming et d'égalité entre les femmes et les hommes 2022-2025, dont la STIB est l'un des nombreux partenaires.

La secrétaire d'État a également mené à plusieurs reprises des campagnes de communication sur les droits des femmes, telles que la récente « Join the fam » en partenariat avec la STIB.

La STIB prend différents types de mesures pour lutter contre le harcèlement et les violences sexistes sur son réseau : des campagnes, mais également des messages sur ses réseaux sociaux et son site Internet visant à sensibiliser ses usagers et à expliquer aux victimes et témoins de harcèlements comment réagir au mieux.

Mme Viviane Teitelbaum (MR).- Ce slogan est effectivement choquant. Avez-vous fréquemment constaté de telles attaques contre les droits des femmes commises par le biais d'affiches recouvertes ou du vandalisme depuis que vous êtes en fonction, ou s'agit-il d'un fait isolé ? En avez-vous discuté avec la secrétaire d'État chargée de l'Égalité des chances ?

Quoi qu'il en soit, il est positif d'avoir pu prendre les mesures nécessaires le jour même.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'ai discuté de ce cas avec la secrétaire d'État, qui m'a d'ailleurs aussi envoyé des photos très choquantes, témoignant d'un incident que l'on ne peut qualifier de régulier. La STIB est néanmoins confrontée à de nombreux cas de vandalisme. Elle s'efforce de faire disparaître les messages choquants et inappropriés au plus vite. Malheureusement, il reste du pain sur la planche, car notre société connaît des tendances de plus en plus exacerbées en matière de sexisme et de radicalisme.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CLÉMENTINE BARZIN

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 compensation par la STIB de l'offre réduite de trains à Uccle.

Mme Clémentine Barzin (MR).- Des chantiers d'Infrabel concernent la commune d'Uccle et son trafic ferroviaire. Un chantier de réfection du pont de l'avenue Jean et Pierre Carsoel a commencé en septembre et se poursuivra jusqu'en 2025. Le futur édifice devrait permettre d'offrir une meilleure trajectoire

Richting Luxemburgstation en Delta rijden nu minder dan de helft van de treinen. De aangepaste tijdschema's zijn bovendien erg onregelmatig. De reizigers moeten dus alternatieven zoeken, maar omdat er geen metro rijdt, zijn die erg beperkt.

Hebt u daarover contact met de NMBS en Infrabel?

Werkt u aan een alternatief aanbod voor de inwoners van Ukkel die naar Elsene, Etterbeek of Schaarbeek moeten? Wanneer zal dat er zijn?

Welke gevolgen zullen de werken aan de Jean en Pierre Carsoellaan hebben voor de bussen en trams?

Hoever staat de stedenbouwkundige vergunning voor het kappen van de bomen tijdens die werken? Omwonenden hebben daartegen beroep aangetekend.

au tram et plus d'espace aux piétons sur ce pont très emprunté au-dessus de la gare de Saint-Job.

Des riverains ont, par ailleurs, introduit un recours dans ce cadre et demandé aux autorités compétentes, à savoir la Région, de ne pas octroyer les permis d'abattage d'arbres. Un autre chantier, qui devrait se terminer fin 2024, vise la transformation de la gare du Moensberg en point d'arrêt multimodal au croisement des lignes 26 et 124, dans la perspective du réseau express régional.

Par conséquent, moins de la moitié des trains circulent sur cet axe ucclois de la ligne 26. Des habitants nous rapportent être fortement contrariés par cette diminution de l'offre sur cet axe qui mène notamment aux gares de Bruxelles-Luxembourg et de Delta. Des embarras quotidiens sont en outre liés à une irrégularité des horaires ainsi adaptés, qui amènent les usagers à chercher de nouvelles solutions. À Uccle, ces gares de proximité sont pourtant un recours indispensable, étant donné l'absence de métro.

Avez-vous des contacts avec la SNCB et Infrabel au sujet de ces chantiers ?

Développez-vous ou envisagez-vous de développer une offre compensatoire pour les habitants d'Uccle devant se rendre à Ixelles, Etterbeek et Schaerbeek ? Si oui, dans quel délai ?

Quel sera l'effet du chantier du pont de l'avenue Jean et Pierre Carsoel sur la circulation des trams et des bus, et pour quels laps de temps ?

Qu'en est-il de la délivrance des permis d'environnement relatifs à l'abattage d'arbres dans le cadre de ce chantier ?

¹²²¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De brug van de Jean en Pierre Carsoellaan was te oud om te renoveren en moest dringend vervangen worden om veiligheidsredenen. De nieuwe brug wordt breder, zodat er meer ruimte komt voor de tramhaltes. Er wordt ook een aansluiting gepland tussen de trams en lijn 26 van de NMBS.*

De NMBS en de MIVB hebben samengezeten om te praten over alternatieven voor reizigers tijdens de werken. Het treinaanbod is gedaald tot twee per uur in plaats van de gebruikelijke vijf. Dat wordt gedeeltelijk gecompenseerd doordat de MIVB onlangs het aanbod in het zuiden van Brussel versterkt heeft via een grotere frequentie op buslijn 37. Dat neemt niet weg dat de trein moeilijk vervangbaar is.

Het aanbod op de MIVB-lijnen 37, 60 en 92 zal niet veranderen tot voorjaar 2024. Daarna komen er plaatselijke omleidingen.

Uit de eerste tellingen blijkt dat er, ondanks het verminderde aanbod, geen reizigers geweigerd moeten worden. De NMBS en de MIVB blijven de situatie van nabij volgen.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le pont de l'avenue Jean et Pierre Carsoel est dans un état vétuste et ne pouvait plus être rénové. La SNCB a donc entrepris de le remplacer. Un nouvel ouvrage était plus que nécessaire, car le trafic des poids lourds a déjà dû être réduit par mesure de sécurité. Le nouveau pont sera plus large, ce qui permettra d'intégrer les arrêts de tram de la STIB et d'éviter des voies de tram courbes, qui posent différents problèmes d'entretien. Depuis ce nouveau pont, des ascenseurs permettront aussi aux personnes à mobilité réduite d'atteindre les quais.

Le permis d'urbanisme délivré à la SNCB concerne la construction d'un pôle multimodal entre la ligne 26 du chemin de fer et les trams de la STIB.

Infrabel et la SNCB ont informé la STIB de la tenue de ce chantier et plusieurs réunions de concertation relatives à l'impact pour les voyageurs ont eu lieu entre les experts de la SNCB et de la STIB afin d'évaluer les variantes possibles. Des comptages ont eu lieu dans le but d'objectiver le nombre de voyageurs par train et par heure.

En ce qui concerne les voyageurs de la SNCB, l'offre ferroviaire est réduite à deux trains par heure, contre cinq en situation

normale. Pour compenser partiellement cette perte de capacité, la STIB a récemment renforcé l'offre au sud de Bruxelles, en particulier en augmentant la fréquence sur la ligne de bus 37, qui apporte davantage de solutions de déplacement pour les Ucclois. Il est néanmoins incontestable que la liaison diagonale unique offerte par cette ligne de train est impossible à reproduire en voirie de surface.

Quant aux voyageurs de la STIB, la circulation des lignes de bus 37 et 60, ainsi que la ligne de tram 92, ne sera pas affectée jusqu'au printemps 2024. Ensuite, la démolition de l'ancien pont s'accompagnera d'une coupure des voies de tram et de déviations locales encore à définir.

Les premiers comptages réalisés depuis le commencement des travaux montrent, conformément aux prévisions, que l'offre actuelle de la SNCB et de la STIB, bien que réduite, n'occasionne pas de refus d'embarquement. La SNCB et la STIB continuent à suivre la situation de près et examinent les plaintes éventuelles des voyageurs, actuellement peu nombreuses.

Mme Clémentine Barzin (MR).- La seule réponse de la STIB passe donc par l'intensification de la desserte de la ligne de bus 37. C'est dommage car cela ne rend pas service à toutes les personnes qui souhaitent aller vers Schaerbeek ou Delta. Je regrette l'absence d'offre supplémentaire pendant la longue durée des travaux afin de compenser la perte de services via la SNCB.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La circulation des lignes de bus 37 et 60 et de tram 92 sera affectée à partir du printemps 2024. La ligne de bus 37 apporte des solutions de déplacement aux Ucclois et compensera partiellement la réduction de la capacité. La STIB a récemment renforcé l'offre au sud de Bruxelles, mais je ne peux nier que le chantier aura une incidence sur les voyageurs au vu de la perte temporaire de capacité.

Mme Clémentine Barzin (MR).- Je ne peux que regretter le manque de fluidité entre les deux grands opérateurs de transports. Uccle est déjà très excentrée et bénéficie de ce fait d'une moins bonne desserte en transports en commun, par rapport à d'autres communes.

Dans le cas présent, nous aurions pu attendre un peu plus de proactivité, afin d'aider toutes les personnes concernées à rejoindre facilement leur lieu de travail ou de scolarité. C'est important pour elles.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

1223 **Mevrouw Clémentine Barzin (MR)** (in het Frans).- *De hogere frequentie op lijn 37 is dus het enige antwoord van de MIVB. Daar zijn de reizigers voor Schaerbeek en Delta niet mee geholpen. Ik betreur dat er niet meer extra aanbod is.*

1225 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het verkeer op de lijnen 37, 60 en 92 verandert pas vanaf voorjaar 2024. De versterking van lijn 37 biedt een gedeeltelijke oplossing, maar er zal tijdelijk minder capaciteit zijn.*

1227 **Mevrouw Clémentine Barzin (MR)** (in het Frans).- *Ik betreur het gebrek aan coördinatie tussen de vervoersmaatschappijen. Ukkel is zo al slecht bedeed in vergelijking met andere gemeenten. Wat meer proactiviteit had geen kwaad gekund.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

1231 **betreffende het wegwerken van obstakels voor woon-schoolverplaatsingen met de fiets.**

1233 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).**- *Er is nog heel wat groeimarge voor het woon-schoolverkeer met de fiets. Volgens een recent onderzoek zijn metro, tram en bus de meest gebruikte vervoermiddelen voor het woon-schoolverkeer, goed voor meer dan de helft van alle verplaatsingen in het middelbaar onderwijs. Ongeveer 28% van de verplaatsingen gebeurt te voet, tegenover 12% met de auto. Slechts 47% van de Brusselse gezinnen beschikt over een fiets, wat hun vervoerskeuze kan beïnvloeden.*

Bovendien zijn er nog heel wat obstakels die leerlingen en ouders ervan weerhouden om de fiets te nemen. Een van de belangrijkste is het onveiligheidsgevoel. De ontwikkeling van fietsinfrastructuur is maar een deel van de oplossing. We moeten ook werken aan een echte fietscultuur en de juiste ondersteuning bieden. Ouders moeten worden geïnformeerd over de voordelen van fietsen en kinderen moeten veilig leren fietsen.

Welke maatregelen worden er genomen om woon-schoolverkeer met de fiets te stimuleren? Hoe evalueert u huidige projecten, zoals Buck-e of het fietsbrevet?

Hoe wordt de fietsinfrastructuur in de omgeving van scholen en sportcentra verbeterd?

Wat onderneemt u op het gebied van fietsbezit, fietsenstallingen en verkeersveiligheid?

Op welke manier krijgen ouders en leerlingen toegang tot fietslessen?

Hoe zorgt u ervoor dat scholen over voldoende personeel beschikken om fietsactiviteiten te organiseren?

concernant la levée des obstacles aux déplacements domicile-école à vélo.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Les trajets entre le domicile et l'école représentent une opportunité très prometteuse pour le développement du vélo. Se rendre à l'école en deux-roues offre divers avantages significatifs aux élèves bruxellois : jouir d'une meilleure santé physique, éviter les embouteillages et réduire ainsi le stress lié aux déplacements, ou encore mieux connaître son quartier.

D'après les données issues de l'enquête sur les comportements de déplacement de 2023, les modes de transport pour les déplacements domicile-école en Région bruxelloise présentent des tendances intéressantes. Le métro, le tram et le bus s'imposent comme les plus couramment utilisés, représentant pour le niveau secondaire plus de la moitié des trajets. La marche concerne environ 28 % des déplacements, contre 12 % pour la voiture. Cependant, seuls 47 % des ménages bruxellois possèdent un vélo. La majorité des habitants de Bruxelles n'en sont donc pas équipés, ce qui peut influencer leur choix de transport.

Malgré une volonté croissante de promouvoir la mobilité douce à Bruxelles, les déplacements à vélo pour s'y rendre à l'école peuvent s'avérer complexes. Les initiatives visant à encourager ce mode de transport sont malheureusement loin d'être généralisées, et de nombreux élèves et parents rencontrent encore de nombreux freins pour l'adopter.

L'un des principaux obstacles est le sentiment d'insécurité, qui décourage de nombreuses familles. Cependant, l'aménagement des infrastructures n'est qu'une partie de la solution : il faut également travailler à développer la « culture du vélo » et fournir en la matière un accompagnement adéquat aux parents et aux enfants. Les parents doivent être informés des avantages du vélo et les enfants doivent recevoir une formation pour rouler en toute sécurité. La communication entre les écoles, les parents et les différentes initiatives est essentielle.

Ainsi, bien que Bruxelles progresse dans la promotion de la mobilité à vélo, des défis subsistent pour rendre cette option accessible et sûre. Quelles mesures sont mises en place par votre administration pour encourager l'utilisation du vélo comme moyen de transport pour ces déplacements ? Comment évaluez-vous les projets existants : Buck-e à Woluwe-Saint-Pierre, les rangs cyclistes ou le diplôme de cycliste dans les écoles ?

Quels investissements visent-ils à développer les infrastructures cyclables autour des écoles bruxelloises, des centres sportifs, etc. ?

Quels moyens sont mis en œuvre pour surmonter les obstacles actuels, tels que le manque de vélos dans les foyers, l'impossibilité de les sécuriser ou de les parquer, l'insécurité routière ou la faible culture du vélo, afin d'inciter les élèves ?

¹²³⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Net als u droom ik ervan dat kinderen, ouders en leerkrachten zich met de fiets naar school kunnen verplaatsen. Om het gewest fietsvriendelijk te maken voor kinderen, moeten we niet alleen de kinderen, hun ouders en de scholen daar warm voor maken, maar ook de infrastructuur, het gebrek aan fietsparkeerplaatsen en het drukke verkeer aanpakken.*

In 2006 introduceerde Brussel Mobiliteit de schoolvervoerplannen. Momenteel hebben 285 scholen een schoolvervoerplan. Uit analyses blijkt dat in die scholen meer leerlingen en leerkrachten overstappen op actieve verplaatsingswijzen.

Elk jaar worden dertig scholen geselecteerd voor een schoolvervoerplan. Een mobiliteitsadviseur begeleidt die scholen gedurende achttien maanden en stelt een mobiliteitsdiagnose, een visie en een actieplan op om naar een actievere mobiliteit te evolueren. Nadien gaan de scholen zelfstandig verder, maar Brussel Mobiliteit blijft ze ondersteunen. Scholen met een schoolvervoerplan moeten om de drie jaar hun mobiliteitsdiagnose en -actieplan bijwerken. Scholen zonder schoolvervoerplan moeten om de drie jaar een prediagnose indienen.

Met de hulp van de vzw's Coördination environnement en GoodPlanet, en in samenspraak met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, heeft Brussel Mobiliteit pedagogische handleidingen voor verschillende leeftijdsgroepen ontwikkeld, zodat leerkrachten zelfstandig de wandel- en fietsvaardigheden van hun leerlingen kunnen bevorderen.

Ongeveer acht keer per schooljaar ontvangen alle scholen een elektronische nieuwsbrief over de projecten van Brussel Mobiliteit en zijn partners. Een keer per jaar organiseert Brussel Mobiliteit ook een mobiliteitsbeurs waar goede praktijken kunnen worden uitgewisseld.

Comment le gouvernement s'assure-t-il que les parents et élèves ont accès à des ressources et à des formations pour apprendre les règles de conduite à vélo et garantit-il leur sécurité sur la route ?

Comment vous assurez-vous que les écoles disposent des ressources humaines nécessaires pour organiser des activités liées au vélo, telles que des cours de sécurité routière ou des journées thématiques ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Tout comme vous, je rêve que le public scolaire, c'est-à-dire les enfants mais aussi les parents, les enseignants ou les éducateurs, ait la possibilité de se déplacer à vélo. Se rendre à l'école à vélo présente de nombreux bénéfices pour la santé, aussi bien mentale que physique. Cela permet notamment de démarrer la journée de manière active et d'améliorer sa concentration pendant la journée.

Je suis également d'avis que cette option n'est pas disponible pour tout le monde, et que la Région de Bruxelles-Capitale n'est pas suffisamment adaptée à la mobilité des enfants. Afin de remédier à cette problématique, on peut agir sur les usagers, à savoir les potentiels cyclistes ainsi que leur famille et leur école, mais aussi sur les obstacles, notamment l'infrastructure, le manque de stationnements pour vélos, la dominance du trafic motorisé, le trafic de transit dans les quartiers, la vitesse et le trafic lourd. Il est évident qu'une infrastructure plus sûre et un apaisement des quartiers favorisent la mise en selle des enfants comme des parents.

Les plans de déplacements scolaires (PDS) ont été mis en place par Bruxelles Mobilité en 2006. À ce jour, environ 285 écoles suivent un PDS et travaillent donc de manière structurelle à une mobilité active et sécurisée. Les analyses montrent que les parts modales des élèves et du personnel de ces écoles évoluent plus rapidement vers une mobilité plus sûre et plus active.

Chaque année, 30 écoles sont sélectionnées pour lancer un PDS. Ces écoles sont suivies par un conseiller en mobilité pendant dix-huit mois, durant lesquels sont établis un diagnostic de mobilité, une vision propre et un plan d'actions pour évoluer pas à pas vers plus de mobilité active. Bruxelles Mobilité analyse les diagnostics et les plans d'actions et offre un soutien concret aux écoles, entre autres en matériel, pour les aider à mener à bien leurs actions. Après la période de dix-huit mois, les écoles continuent de manière autonome, tout en restant soutenues par Bruxelles Mobilité et son centre d'assistance, pour les questions pratiques. Tous les trois ans, les écoles suivant un PDS doivent actualiser leur diagnostic de mobilité et leur plan d'actions.

Les écoles qui n'adoptent pas de PDS doivent rentrer un prédiagnostic de mobilité scolaire tous les trois ans.

Avec l'aide des ASBL Coördination environnement et GoodPlanet, et après accord avec la Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Bruxelles Mobilité a développé des manuels pédagogiques sur la marche et le vélo en Région de Bruxelles-Capitale. Ces outils didactiques sont adaptés à divers groupes d'âge et permettent aux enseignants bruxellois de travailler les

¹²³⁷ *Elke school wordt uitgenodigd om te reageren op de projectoproep voor de mobiliteitsweek. Dit jaar werden 94 projecten gesteund.*

Gemeenten kunnen een subsidie aanvragen voor de begeleiding van schoolrangen.

Het fietsbrevet heeft dan weer tot doel kinderen in het vijfde leerjaar alleen te leren fietsen op een bekend traject. In het schooljaar 2022-2023 namen 64 scholen deel en behaalde 16% van de leerlingen het brevet. Het fietsbrevet is het begin van een leerproces dat samen met het gezin moet worden voortgezet.

In het kader van het schoolvervoerplan kunnen scholen vragen om fietsenstallingen te plaatsen. Via een subsidie aan de vzw GoodPlanet ondersteunt Brussel Mobiliteit gemeenten en scholen bij de invoering van schoolstraten. Sinds 2019 biedt Brussel Mobiliteit op zijn website een stappenplan aan voor de aanleg van een schoolstraat, zodat scholen en gemeenten daar zelfstandig mee aan de slag kunnen. Gemeenten kunnen ook subsidies aanvragen om de schoolomgeving veiliger te maken.

Op de website Safe to school staat tot slot een hele reeks adviezen over hoe men zich veilig kan verplaatsen te voet, met de fiets, het openbaar vervoer of de auto. Leerlingen kunnen hun kennis testen met video's en spelletjes. Leerkrachten vinden er didactische dossiers en interactieve spelletjes om les te geven over verkeersveiligheid.

compétences piétonnes et cyclistes de leurs élèves en toute autonomie.

Toutes les écoles reçoivent une lettre d'information électronique, plus ou moins huit fois par année scolaire. Cette lettre reprend toutes les nouvelles offres de Bruxelles Mobilité ainsi que des informations sur les offres de partenaires.

Une fois par an, Bruxelles Mobilité organise un salon de la mobilité scolaire permettant à toutes les écoles de rencontrer les responsables et les organisations partenaires, afin de partager les bonnes pratiques.

Chaque école bruxelloise est également invitée à répondre à l'appel à projets spécifique à la Semaine de la mobilité. Cette année, 94 projets ont reçu un soutien concret pour la mise en place de leurs actions dans ce cadre.

Pour ce qui est des projets similaires soutenus par la Région, un subside est proposé aux communes pour le développement de rangs à pied et à vélo. Cette année 2023, la commune de Woluwe-Saint-Pierre a, par exemple, été subsidiée pour équiper et renforcer un pool de gardiens de la paix qui accompagnent des rangs scolaires à vélo. Les écoles présentes sur le territoire communal peuvent alors faire appel à eux pour les aider à encadrer une excursion ou une sortie scolaire, une balade à vélo, ou encore un exercice ou un examen dans le cadre de l'apprentissage de la pratique du vélo par les élèves de l'école primaire.

Le brevet du cycliste est entièrement financé par Bruxelles Mobilité, et organisé par l'ASBL Pro Velo. Il est destiné aux élèves de cinquième année primaire. Il s'agit d'un programme d'apprentissage qui donne aux enfants les connaissances et compétences nécessaires pour se déplacer à vélo seul sur un circuit connu. Pour l'année scolaire 2022-2023, 64 écoles ont participé, permettant à 155 classes et 2.670 élèves d'obtenir leur brevet. Ceci représente 16 % des élèves en cinquième primaire en Région de Bruxelles-Capitale. Le brevet du cycliste est un début d'apprentissage qui devra être poursuivi en famille, notamment pour les déplacements domicile-école.

Dans le cadre des PDS, les écoles peuvent demander des arceaux à vélos à installer dans leur enceinte. Non seulement cette offre permet d'augmenter le nombre d'écoles ayant un parking pour vélos, mais elle permet aussi d'améliorer la qualité de ces parkings dans les écoles. L'appel à projets lié à la Semaine de la mobilité a déjà permis de financer de nombreuses couvertures de parkings pour vélos.

Par un subside à l'ASBL GoodPlanet, Bruxelles Mobilité accompagne des communes et écoles dans la mise en œuvre de nouvelles rues scolaires, qui permettent de sécuriser les abords d'écoles. Depuis 2019, Bruxelles Mobilité propose sur son portail une feuille de route pour la mise en place d'une rue scolaire, permettant aux écoles et communes de travailler sur cette matière de manière autonome. Les communes peuvent également demander des subsides pour la sécurisation des

¹²³⁹ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Vorig jaar deelde u niet alleen mee hoeveel scholen een schoolvervoerplan opstelden, maar ook hoeveel scholen dat na anderhalf jaar weer opgaven. Het is belangrijk om de plannen een permanent karakter te geven.*

U vermeldde dat Brussel Mobiliteit drie deeltijdse medewerkers in dienst zou nemen om de scholen die niet over voldoende personeel beschikken, te ondersteunen. Dat is heel belangrijk. Op straat zien we immers veel ouders die hun kinderen met bakfietsen vervoeren, maar slechts weinig kinderen op hun eigen fiets.

¹²⁴¹ *De overgang naar de middelbare school is vaak een kans om zich op een andere manier te verplaatsen. Moeten we de middelbare scholen niet beter ondersteunen? Wat zijn daar de obstakels?*

¹²⁴³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *We bieden zowel aan basisscholen als aan middelbare scholen ondersteuning en er lopen specifieke acties voor middelbare scholen. Sommige scholen hebben bijvoorbeeld fietsen gekocht met de hulp van Brussel Mobiliteit en één school organiseert tijdens de schooluren fietsreparatiewerkshops voor haar leerlingen.*

Middelbare scholieren beginnen zich zelfstandig te verplaatsen, waardoor verkeersveiligheid een grote bekommernis is. Een van de antwoorden ligt in de aanleg van fietspaden, verkeersluwe straten en schoolwijken, zodat ouders hun kinderen zelfstandig naar school durven te laten gaan, zonder voor hun leven hoeven te vrezen.

abords d'écoles, y compris la pérennisation de rues scolaires et l'encadrement humain de celles-ci.

Dans la section primaire du site Safe to school développé par Bruxelles Mobilité, on retrouve toute une série de conseils pour apprendre à se déplacer en toute sécurité à pied, à vélo, en transports en commun ou encore en voiture. Les élèves peuvent vérifier leurs connaissances au travers de vidéos et de jeux. Les enseignants y trouvent des fiches pédagogiques ou encore des jeux interactifs pour enseigner la sécurité routière.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- J'ai eu l'occasion de lire cette enquête très bien réalisée par Pro Velo à la demande de Bruxelles Mobilité, sur la place du vélo dans les déplacements des familles à Bruxelles. C'est en effet une mine d'or, car de nombreuses questions et solutions y sont développées afin d'encourager ce type de trajet.

L'an dernier, vous m'aviez fourni des chiffres relatifs au nombre d'écoles qui proposaient un plan de déplacements scolaires et, surtout, qui l'abandonnaient au bout de dix-huit mois. L'idée serait évidemment de les accompagner, mais encore davantage de pérenniser ces plans. Ce n'est pas facile pour les écoles, car leur population change chaque année et les personnes qui aident et abattent souvent un travail précieux dans ce cadre sont aussi susceptibles de bouger.

À l'époque, vous aviez mentionné un renfort de trois temps partiels chez Bruxelles Mobilité pour accompagner les écoles, qui ne possèdent pas les ressources suffisantes en interne. C'est très important. En effet, dans les rues, on voit beaucoup de parents conduire leurs enfants sur des vélos-cargos, mais on voit assez peu d'enfants, et surtout peu de jeunes, sur leur propre vélo, au moment-clé du passage en secondaire. C'est d'ailleurs un point mis en évidence par l'étude.

Le passage en secondaire est pourtant souvent l'occasion de se déplacer autrement, vers une nouvelle école. Ne pensez-vous pas qu'il est possible de faire plus et mieux, afin de pouvoir proposer ce type d'accompagnement aux écoles secondaires ? Êtes-vous confrontée à cette problématique ? Est-ce plus compliqué ? Quels sont les freins ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Un accompagnement est prévu pour les écoles primaires et secondaires, ainsi que des actions orientées vers les écoles secondaires. À titre d'exemple, certaines écoles ont fait l'acquisition de vélos avec l'aide de Bruxelles Mobilité et une école organise, pendant les heures scolaires et dans une optique didactique, des ateliers de réparation de vélos à l'attention de ses élèves.

Ce ne sont que quelques exemples parmi les multiples projets existants, comme les plans de déplacements scolaires, le soutien à l'achat de matériel ou de vélos, l'aménagement d'espaces de stationnement pour vélos, etc.

S'agissant des élèves de l'enseignement secondaire, l'un des problèmes est le fait qu'ils sont à un âge où ils commencent à se

déplacer seuls, de telle sorte que se pose, tant dans leur chef que dans celui de leurs parents, la question de la sécurité routière.

Une des réponses réside dans l'infrastructure et, partant, dans l'aménagement de pistes cyclables, de rues apaisées et de quartiers scolaires qui garantissent des conditions de sécurité telles que les parents osent laisser leurs enfants aller à l'école en toute autonomie, à pied, à vélo ou en transports en commun, sans avoir à craindre pour leur vie.

C'est en mettant en place ce type d'infrastructures, en osant faire le choix d'aménager des infrastructures axées sur les piétons et les cyclistes, que l'on permettra à plus d'élèves de se rendre à l'école seuls, en utilisant des modes de déplacement actifs.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Une échevine de Woluwe-Saint-Pierre a fait réaliser une carte des déplacements scolaires, reprenant chaque école et indiquant aux familles les rues les plus sûres pour y amener leurs enfants. Cette initiative me paraît intéressante à étendre à toutes les communes, peut-être sous l'impulsion de la Région, pour mieux encore sensibiliser les familles.

- *L'incident est clos.*

¹²⁴⁵ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *In Sint-Pieters-Woluwe heeft een schepen een kaart laten maken waarop de veiligste wegen naar de scholen staan aangeduid. Dat initiatief zou naar alle gemeenten moeten worden uitgebreid.*

- *Het incident is gesloten.*