



**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 20 FEBRUARI 2024**

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 20 FÉVRIER 2024**

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 Intercommunaal Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

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

SPF - service public fédéral

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

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

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

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

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

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

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

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

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

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

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban	5
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de ontevredenheid van de Molenbekenaren over het tramtracé in het renovatieproject Picardstraat - Vanderstichelen.	
Mondelinge vraag van de heer Tristan Roberti	10
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de wijzigingen aan MIVB-lijn 72 als onderdeel van het Busplan.	
Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	12
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende het verdere verloop van de renovatie van de Marchantbrug.	
Mondelinge vraag van de heer David Weytsman	15
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de evolutie van de kwaliteit van de dienstverlening bij de MIVB.	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	17

SOMMAIRE

Question orale de M. Jamal Ikazban	5
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
concernant le mécontentement des Molenbeekoïses relatif au tracé du tram dans le projet de rénovation de la rue Picard et de la rue Vanderstichelen.	
Question orale de M. Tristan Roberti	10
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
concernant le redéploiement de la ligne de bus 72 de la STIB dans le cadre du plan directeur bus.	
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	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 les suites du dossier de la rénovation du pont Marchant.	
Question orale de M. David Weytsman	15
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'évolution de la qualité de service à la STIB.	
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	17

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

betreffende de studie over een buslijn op de Ring.

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel

20

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

betreffende de evaluatie van de technische keuring van motorfietsen.

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel

23

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

betreffende de goedkeuring van het Tramplan door het strategisch comité van de MIVB.

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'étude relative à la mise en place d'une ligne de bus sur le ring.

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel

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

concernant l'évaluation du contrôle technique des motos.

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel

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

concernant l'approbation du plan directeur tram par le comité stratégique de la STIB.

1103 Voorzitterschap: de heer Arnaud Verstraete, eerste
ondervoorzitter.

1107 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL
IKAZBAN**

1107 aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de
Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit,
Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

1107 betreffende de ontevredenheid van de Molenbekenaren
over het tramtracé in het renovatieproject Picardstraat -
Vanderstichelen.

1107 **De voorzitter.-** Bij afwezigheid van de indiener wordt de
mondelinge vraag door mevrouw Leila Agic voorgelezen.

1113 **Mevrouw Leila Agic (PS)** (in het Frans).- *Tussen 2026 en 2029
wordt een nieuwe tramlijn aangelegd tussen het metrostation
Belgica en het Noordstation, die op termijn verlengd wordt
tot aan Brussel-Centraal. Na overleg met de omwonenden
over de plannen werkte Brussel Mobiliteit een nieuw voorstel
uit voor de Picardstraat en de Vanderstichelenstraat. Dat
werd op 18 november 2023 aan de wijk voorgesteld. Bij
die gelegenheid gaven buurtbewoners uiting aan hun vrees
voor hinder, vooral omdat er in die dichtbevolkte wijk 140
parkeerplaatsen verdwijnen.*

*Waar ik aanvankelijk positief stond tegenover de komst van
een tram in de wijk, heb ik nu mijn twijfels, aangezien de
tram door de smalle Vanderstichelenstraat zal rijden en daar
hinder zal veroorzaken. Ik stelde daarom voor om sporen met
geluidsdempers te gebruiken.*

*Zowel de gemeente als de omwonenden verzetten zich tegen wat
lijkt op een privatisering van de Picardstraat om de vzw Filter
Café Filtré te plezieren. In een reactie zei die burgerbeweging
dat er ruim overleg was met de omwonenden. Die voelen zich
echter voor voldongen feiten gesteld, terwijl er wordt beweerd
dat er overleg plaatsvond. Dat is niet correct.*

Présidence : M. Arnaud Verstraete, premier vice-président.

QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN

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

concernant le mécontentement des Molenbeekoïses relatif au
tracé du tram dans le projet de rénovation de la rue Picard
et de la rue Vanderstichelen.

M. le président.- En l'absence de M. Jamal Ikazban, sa question
orale est lue par Mme Leila Agic.

Mme Leila Agic (PS).- Je vous ai interpellée récemment sur
la rénovation de la rue Picard et sur la nouvelle ligne de tram
de Tour & Taxis. On pouvait lire sur le site de Bruxelles
Mobilité qu'à la suite de plusieurs échanges avec les riverains au
cours des derniers mois, l'équipe de conception avait travaillé
sur une nouvelle proposition de plan pour les rues Picard
et Vanderstichelen, laquelle a été présentée au quartier, lors
du forum public, le 18 novembre 2023. À cette occasion, les
visiteurs ont pu faire part de leurs questions, commentaires et
idées directement à l'équipe du projet. J'étais présent à cette
réunion où les habitants du quartier ont exprimé des craintes
de voir ce projet envoyer le trafic dans les voiries communales.
En effet, dans un quartier densément peuplé, il est difficile
d'accepter la suppression de 140 places de stationnement sans
aucune compensation.

Ce projet concerne la nouvelle ligne de tram entre la station
Belgica et la gare du Nord dont la construction est prévue pour
2026-2029, avec à terme, une ligne prolongée jusqu'à la gare
Centrale.

Si, dans un premier temps, j'ai salué le passage d'un tram dans le
quartier, je ne suis plus vraiment convaincu de son utilité d'autant
que ce passage créera plus de nuisances en traversant une portion
très étroite et très proche des maisons. Ainsi, le tronçon de la
rue Vanderstichelen est beaucoup plus étroit et son aménagement
pourrait bien générer des nuisances pour les riverains. C'est
pourquoi j'avais évoqué la possibilité de poser des rails comme
ceux installés sur l'avenue Charles Woeste, équipés d'un nouveau
système antibruit.

Si la plupart des habitants sont favorables à des aménagements
visant à embellir, apaiser et partager plus équitablement l'espace
public, il faut écouter leurs craintes et éviter de les mettre devant
le fait accompli, présenté comme s'il avait été concerté. Ce n'est
pas correct !

Tant la commune de Molenbeek-Saint-Jean que les riverains se
disent opposés à ce qui s'apparente à une privatisation de la
rue Picard pour faire plaisir à l'ASBL Filter Café Filtré. Celle-
ci a réagi en défendant un projet qui, selon elle, a été largement

¹¹¹⁵ *Kunt u een overzicht geven van de overlegmomenten over het project?*

Hoe reageerden de betrokken gemeenten, en in het bijzonder de gemeente Sint-Jans-Molenbeek, op het voorgestelde tramtraject?

Wat leverde de huis-aan-huisenquête bij de handelaars op? Hoeveel handelaars werden ondervraagd?

Wat zijn de conclusies van het overleg tussen de gemeenten, urban.brussels en perspective.brussels over het tramtraject en de uitgevoerde studies?

Welke rol speelt de vzw Filter Café Filtré precies in het project?

Hoeveel verenigingen namen aan het overleg deel? Hoeveel daarvan stonden positief tegenover het op 18 november 2023 voorgelegde voorstel?

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

concerté avec les habitants du quartier et maintient la circulation automobile dans un sens.

Plusieurs partenaires auraient participé à l'étude de faisabilité du réaménagement de la rue Picard et de la rue Vanderstichelen et du tracé du futur tram, notamment Bruxelles Mobilité, la STIB, De Lijn, la commune de Molenbeek-Saint-Jean, la Ville de Bruxelles, urban.brussels, Bruxelles Environnement et le Siamu.

Pouvez-vous nous énumérer les concertations ayant eu lieu relativement à ce tracé lors des différentes étapes du projet ?

Les représentants des communes de Jette, Molenbeek-Saint-Jean, Schaerbeek, la Ville de Bruxelles et Saint-Josse-ten-Noode ont été conviés autour de la table concernant les conclusions de l'étude du bureau Agora sur la gouvernance du projet, qui date de fin 2021. Quel a été l'apport de chaque commune par rapport au tracé du tram, et plus précisément celui de la commune de Molenbeek-Saint-Jean ?

Pouvez-vous nous indiquer ce qu'a donné la concertation porte à porte avec les commerçants ? Combien de commerçants ont été sondés ?

Quelles sont les conclusions des autres concertations sur le tracé du tram, réunissant les communes, urban.brussels et perspective.brussels et concernant l'étude du bureau Tritel et l'étude d'incidences pilotée par la STIB et établie par le bureau Sweco ?

Pouvez-vous nous préciser le rôle de l'ASBL Filter Café Filtré dans ce projet ?

Combien d'associations ont participé à la concertation ? Combien d'entre elles étaient-elles favorables au projet tel que présenté le 18 novembre dernier ?

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

¹¹¹⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De plannen voor een tramlijn in de Picardstraat en over de Suzan Danielbrug bestaan al lang. De gemeente Sint-Jans-Molenbeek stond daar destijds overigens positief tegenover. De regering keurde in 2021 het traject tussen halte Belgica en de Kardinaal Mercierstraat bij het Centraal Station goed, via de Picardstraat, de Simon Bolivarlaan, de Sint-Lazaruslaan en de Pachecolaan. Dat is zonder enige twijfel de beste keuze, wat uit de uiteindelijke beslissing ook blijkt.*

De regeringsbeslissing steunt op de effectenstudie van de MIVB, waarbij de gemeenten Sint-Jans-Molenbeek, Sint-Joosten-Node en Brussel-Stad betrokken waren.

In het kader van het project vonden de volgende overlegmomenten met de omwonenden en verenigingen plaats:

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Concernant le tracé, l'arrivée d'un tram dans la rue Picard pour desservir le quartier Maritime est prévue de très longue date. Depuis le début, elle fait partie des divers plans régionaux, que ce soit le plan régional de développement durable (PRDD) ou le plan régional d'affectation du sol (PRAS). La volonté de passer par la rue Picard et le pont Suzanne Daniel a d'ailleurs été appuyée principalement par la commune de Molenbeek lors d'une étude réalisée par le bureau d'études MSA afin de déterminer les possibles tracés, et ce, il y a plus de quinze ans déjà.

Le précédent gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé le principe de la création d'une connexion de tram entre Rogier, la gare du Nord et Tour & Taxis en vue de l'amélioration de la desserte des nouveaux développements urbains dans et autour du site de Tour & Taxis. En 2021, le tracé du tram de Tour & Taxis a été approuvé par le gouvernement, entre la station Belgica et la rue Cardinal Mercier, près de la gare Centrale.

- Op 28 november 2023 werden verenigingen voor zachte weggebruikers en voor personen met een handicap tijdens de commissievergadering gehoord;

- Op 18 november 2023 organiseerde Leefmilieu Brussel een informatiedag;

- Op 24, 27 en 31 juli 2023 konden omwonenden hun mening geven over de voorgestelde opties;

- Van 13 juli tot 18 november 2023 liep er een webinar over het project;

- Op 27 juni en 27 april 2023 waren er participatieavonden in Gemeenschapscentrum Maritiem;

- Op 29 april 2023 vond in datzelfde gemeenschapscentrum een infodag plaats.

Il empruntera la rue Picard, le boulevard Bolivar, le boulevard Saint-Lazare pour rejoindre le boulevard Pachéco.

Toutes ces décisions des gouvernements antérieurs sont parfaitement cohérentes, car c'est sans aucun doute la meilleure option. La décision finale concernant le tracé concrétise donc cette vision, qui est une constante depuis longtemps.

En ce qui concerne les concertations, la décision du gouvernement de 2021 se base sur une étude d'impact réalisée par la STIB, dans laquelle les communes de Molenbeek-Saint-Jean, Saint-Josse-ten-Noode et la Ville de Bruxelles étaient parties prenantes. Diverses concertations avec la population et les associations ont également été menées dans le cadre du projet. Évidemment, la concertation avec les communes est éminemment plus technique que celle avec la population et les riverains, puisqu'elle concerne les gabarits, la giration, la portance, etc.

Les actions de rencontres et de concertations avec les riverains, pour leur présenter les différents scénarios, ont été les suivantes :

- le 28 novembre 2023, des associations représentant les différents modes actifs et personnes en situation de handicap sont passées en commission ;

- le 18 novembre 2023, une journée d'information et de participation a été organisée dans l'atrium de Bruxelles Environnement ;

- les 24, 27 et 31 juillet 2023, douze permanences ont été organisées en petits groupes au Centre communautaire Maritime (CCM) pour recueillir les avis des habitants sur les options présentées le 27 juin et via le webinar ;

- du 13 juillet au 18 novembre 2023, un webinar explicatif du projet et des options proposées le 27 juin a été diffusé sur YouTube ;

- le 27 juin 2023 a été organisée la soirée de participation au CCM ;

- le 29 avril 2023 a été organisée la journée d'information et de participation lors de la brocante du quartier Maritime ;

- le 27 avril 2023, une soirée de participation a été organisée au CCM.

Concernant les conclusions de l'étude du bureau Agora de fin 2021 sur la gouvernance du projet, le tracé était déjà défini lorsque la note d'Agora a été rendue et nous ne pouvons ici donner l'apport de chaque commune. Voici les remarques des représentants de la commune de Molenbeek que nous avons prises en compte :

- la volonté de réaménager la rue Picard dans son intégralité ;

¹¹²¹ De gemeente Sint-Jans-Molenbeek reageerde op de studie uit 2021 met een aantal opmerkingen, waarmee in de nieuwe plannen rekening is gehouden. Zo wordt de Picardstraat volledig heraangelegd en blijft het tweerichtingsverkeer er behouden, behalve ter hoogte van de Vanderstichelenstraat. De gemeente wenste bovendien een tramlijn en betere fiets- en voetpaden om minder verkeer in de wijk te hebben. Ten slotte werd er bij de plannen voor de tramlijn rekening gehouden met de fietssnelweg ter hoogte van het metrostation Belgica.

De meeste handelaars hadden de gelegenheid om tijdens de participatieavond of de voorafgaande huis-aan-huisenquête hun mening te geven over de plannen. Sommigen maken zich zorgen dat er parkeerplaatsen verdwijnen, maar anderen vinden net dat hun winkel daardoor zichtbaarder wordt. Het gewest sloot overigens een voorakkoord met het nabijgelegen bedrijf Extensa over het gebruik van zijn parking om het verlies aan parkeerplaatsen te compenseren. Als gevolg van de besprekingen werd het project aangepast. Zo blijft de wijk bereikbaar voor vrachtwagens die komen leveren.

Het overleg tussen gemeenten, urban.brussels en perspective.brussels leidde overigens tot de conclusie dat het gekozen traject het beste was. Alleen de inrichting op bepaalde plaatsen moet nog worden besproken.

- la circulation en double sens de la rue Picard est maintenue dans le projet de réaménagement, sauf à l'extrémité côté de la rue Vanderstichelen pour améliorer la sécurité du carrefour, pour éviter que le carrefour Picard-Laekenveld-Vanderstichelen ne soit complètement bloqué aux heures de pointe et pour assurer une vitesse commerciale correcte au tram et aux bus ;

- la pacification des quartiers environnants : la création d'une nouvelle ligne de tram, d'infrastructures cyclables et piétonnes de qualité et sécurisées aura précisément pour objectifs d'offrir davantage de choix dans cette partie de Bruxelles et de susciter un report modal vers les transports en commun et les modes actifs ;

- la prise en compte de la cyclostrade dans le projet de tram au niveau de la station Belgica.

S'agissant de la concertation avec les commerçants, la plupart d'entre eux ont été rencontrés et ont pu s'exprimer, notamment à la suite de la soirée du 27 juin 2023. Du porte-à-porte a aussi été réalisé en amont de cette réunion. Pour ne donner qu'un exemple, certains commerçants se sont certes inquiétés de la suppression de places de stationnement, mais d'autres y voient un avantage, puisque cela met en valeur leur vitrine. À ce propos, la Région a dégagé un préaccord avec la société Extensa, située tout près, en vue de compenser hors voirie la perte considérable de places de stationnement en voirie, dans un quartier qui n'offre pas beaucoup d'autres possibilités. Le préaccord trouvé permet de proposer tant aux riverains qu'aux commerçants de vraies possibilités de stationnement.

Ces discussions ont d'ailleurs contribué à modifier sensiblement le projet en redonnant notamment la possibilité de circuler aux camions de livraison, qui peuvent désormais relier Belgica à l'avenue du Port.

S'agissant des conclusions des autres concertations, toujours à propos du tracé du tram, réunissant les communes, urban.brussels et perspective.brussels, et concernant l'étude du bureau Tritel et l'étude d'incidences pilotée par la STIB et établie par Sweco, sont également arrivés à la conclusion que le tracé choisi était le plus pertinent. Il reste à débattre de la manière dont certains aménagements seront réalisés.

Les associations du quartier ont eu l'occasion de prendre connaissance du projet et de participer aux rencontres avec les habitants. Les trois associations évoquées étaient présentes à la concertation du 18 novembre 2023.

Voilà le projet dans les grandes lignes, sachant que la demande de permis doit être introduite, qu'une enquête publique aura lieu et que des adaptations s'ensuivront.

Pour l'heure, Bruxelles Mobilité travaille encore sur le projet et essaie de l'adapter en amenant de nouveaux éléments. Je suis tout à fait consciente que le nœud principal de ce dossier est le stationnement dans le quartier, mais je suis convaincue que nous trouverons des solutions pour les riverains.

¹¹²³ *De verenigingen uit de wijk kregen allemaal de kans om het project in te zien en deel te nemen aan de participatiemomenten. Drie verenigingen waren op 18 november 2023 aanwezig.*

De vergunning voor het project moet nog worden aangevraagd en er komt nog een openbaar onderzoek, waarna aanpassingen zullen volgen.

Ik weet dat de parkeerplaatsen een gevoelig punt zijn, maar ik ben ervan overtuigd dat we daarvoor een oplossing zullen vinden.

¹¹²⁵ **Mevrouw Leila Agic (PS)** (in het Frans).- *Ik vind uw antwoord verre van geruststellend. Het is nu al moeilijk om een parkeerplaats te vinden in de wijk, en u wilt nog 144 extra parkeerplaatsen schrappen. U hebt het over parkeerterreinen van bedrijven, maar welke prijs rekenen die aan voor het gebruik daarvan?*

U zegt dat sommige handelaars voor zijn en andere tegen. Hoeveel handelaars telt elke groep?

Op mijn vraag over de rol van de vzw Filter Café Filtré antwoordde u niet. U zei dat drie verenigingen aanwezig waren op 18 november 2023. Stonden die positief tegenover het project?

¹¹²⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Er vonden veel overlegmomenten plaats, waarop soms tweehonderd aanwezigen waren. Me dunkt dat er voldoende ruimte voor informatie en participatie is geboden.*

De parkeerplaatsen bij bedrijven worden uiteraard niet gratis, maar aangezien de onderhandelingen daarover nog lopen, kan ik over de prijs niets zeggen.

Het wijkcomité sprak zich op 18 november 2023 genuanceerd uit over het project, terwijl Filter Café Filtré en Molembike positief waren, al konden ze bepaalde compromissen niet waarderen.

Ook tijdens het openbaar onderzoek zal er nog inspraak mogelijk zijn.

¹¹²⁷ **Mevrouw Leila Agic (PS)** (in het Frans).- *De prijs van de parkeerplaatsen blijft een probleem. Ik hou dat nauwlettend in de gaten.*

Mme Leila Agic (PS).- J'ai lu la question de mon collègue, mais je vis moi-même à proximité et j'ai été conseillère communale à Molenbeek-Saint-Jean. Je connais donc très bien le quartier et je comprends les inquiétudes exprimées.

Alors qu'il est déjà extrêmement difficile de trouver un endroit de stationnement dans ce quartier si densément peuplé, le nombre de 144 places de parking est considérable. Vous nous parlez de solutions, mais à quel prix ? Nous connaissons le niveau socio-économique de ce quartier, où les automobilistes rencontrent déjà par ailleurs certaines difficultés. Je m'inquiète dès lors que la seule solution proposée se résume à des accords avec des sociétés privées qui, je pense, ne pourront pas accepter nos critères de prix.

Votre réponse ne me rassure donc en rien, bien au contraire.

Vous déclarez que les commerçants interrogés sont partagés entre partisans et opposants, mais c'est trop vague : concrètement, quels sont les chiffres pour chaque camp ? Si vous ne disposez pas de ces données, je suppose que mon collègue reviendra sur ce point.

Vous ne m'avez pas répondu sur le rôle de l'ASBL Filter Café Filtré. Par ailleurs, vous avez dit que trois associations seulement avaient participé - or, connaissant très bien le quartier, je sais que les associations y sont présentes en grand nombre. Ces trois associations se sont-elles toutes prononcées en faveur du projet ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'ai listé toutes les concertations qui ont eu lieu avant le dépôt de la demande de permis. Pendant la procédure de demande de permis, une enquête publique aura lieu avec une concertation formelle. Alors, ne venez pas me dire qu'il n'y a pas d'options de concertation : certaines réunions ont rassemblé 200 personnes. Il me semble donc que nous avons informé et donné une large place à la concertation.

Je ne suis pas en mesure de vous communiquer maintenant le prix du stationnement. Il ne sera évidemment pas gratuit, mais nous sommes en négociation avec Extensa pour trouver une solution pour le quartier.

Durant la concertation du 18 novembre dernier, le comité de quartier Maritime a présenté une position plutôt nuancée. Filter Café Filtré et Molembike se sont prononcés en faveur du projet, estimant néanmoins que les propositions de juin étaient plus ambitieuses et satisfaisantes. Ces acteurs n'ont pas apprécié certains compromis faits.

De très nombreux riverains ont ainsi pu s'exprimer et ont été écoutés. En outre, durant l'enquête publique, la participation sera garantie de manière formelle.

Mme Leila Agic (PS).- Nous resterons attentifs au prix des places de parking hors voirie, qui me semble tout de même encore problématique.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

1133 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER TRISTAN ROBERTI**

QUESTION ORALE DE M. TRISTAN ROBERTI

1133 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,

1133 betreffende de wijzigingen aan MIVB-lijn 72 als onderdeel van het Busplan.

concernant le redéploiement de la ligne de bus 72 de la STIB dans le cadre du plan directeur bus.

1135 **De heer Tristan Roberti (Ecolo)** (in het Frans).- Sinds 2014 werkte de MIVB samen met de gemeenten aan het nieuwe Busplan. De regering keurde dat plan goed in maart 2018 en sindsdien wordt het geleidelijk uitgevoerd.

M. Tristan Roberti (Ecolo).- Dès 2014, les communes bruxelloises ont été appelées à collaborer avec la STIB pour l'élaboration du nouveau plan directeur bus. Cette collaboration visait notamment à assurer un dialogue entre les communes - niveau de pouvoir le plus proche du citoyen - et la STIB quant à la réorganisation de lignes existantes et à la création de nouvelles lignes. Après un long processus d'élaboration, le plan directeur bus a finalement été approuvé par le gouvernement en mars 2018 et est progressivement mis en œuvre depuis lors.

Lijn 72 is vrij kort, van de ULB-campus Solbos naar het sportcentrum van Adeps, en de frequentie is er laag. In het kader van het Busplan wil de MIVB het traject aanpassen en er een volwaardige lijn van maken. Vanaf Herrmann-Debroux zou de lijn langs het ziekenhuis van Etterbeek-Elsene passeren, via de tuinvijken Le Logis-Floréal en het Eugène Keymplein. Ze wordt ook verlengd tot de begraafplaats van Elsene, via het station van Etterbeek.

Ma question porte sur la situation de la ligne 72. Il s'agit d'une ligne dont le parcours est relativement court, puisqu'elle relie actuellement le campus du Solbosch de l'ULB au centre sportif de la forêt de Soignes, et dont les fréquences sont assez limitées. Dans le cadre du plan directeur bus, un nouveau tracé avait été élaboré pour cette ligne, appelée à devenir une vraie ligne, c'est-à-dire avec des horaires complets et non pas des horaires limités comme ils le sont actuellement.

Daardoor zouden de betrokken wijken en ook het sportcentrum beter bediend worden. Het nieuwe traject zou in 2021 ingevoerd worden, maar dat is nog steeds niet gebeurd. Waarom niet? Wil de MIVB de tuinvijken nog steeds beter bedienen? Hoe ziet de toekomst van lijn 72 eruit?

Le site de la STIB consacré au plan directeur bus indique que la ligne 72 bénéficiera d'un nouvel itinéraire depuis Herrmann-Debroux jusqu'à l'hôpital d'Etterbeek-Ixelles, en passant par les cités-jardins Le Logis-Floréal, ainsi que la place Keym. Elle sera également prolongée depuis le cimetière d'Ixelles vers la gare d'Etterbeek.

Outre une meilleure desserte des quartiers concernés, ce nouvel itinéraire assurerait également une nouvelle liaison entre le centre sportif de la forêt de Soignes et la Grande ceinture, vu ses connexions avec les lignes de tram 7 et 25 et, de manière plus générale, de meilleures fréquences vers ce centre sportif.

Dans le cadre du plan directeur bus, approuvé il y a plus de cinq ans, la STIB avait reconnu un réel intérêt à améliorer la desserte des quartiers du Logis et de Floréal à Watermael-Boitsfort, ainsi que du complexe sportif de l'Adeps à Auderghem. La mise en service de la ligne telle que remodelée et améliorée dans ses fréquences avait été annoncée pour 2021.

Cinq ans après l'approbation du plan directeur bus, comment expliquer que cette adaptation et ce renforcement de la ligne 72 n'aient pas encore été mis en œuvre ? La STIB maintient-elle l'objectif d'assurer une meilleure desserte des cités-jardins Le Logis-Floréal à travers cette ligne ? Quelles sont les perspectives dans ce dossier ?

1137 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Dankzij het Busplan is de capaciteit van het busnet verhoogd en de bussen zijn bovendien schoner en comfortabeler. Het plan vormt een geheel en ik ben dus zeker van plan om het helemaal uit te voeren.*

Lijn 72 passeert nog niet langs de tuinvijken omdat er eerst enkele andere werking uitgevoerd moeten worden. Zo moet lijn 17 opnieuw via de Invalidenlaan passeren, maar daar is een uitbreiding van de eindhalte Transvaal voor nodig en urban.brussels heeft daar onlangs de stedenbouwkundige vergunning voor geweigerd. We werken aan een oplossing. Verder hebben we nog geen consensus met de betrokken gemeenten bereikt over de bediening van het Ter Kamerenbos en de route van de bus in de wijk van het ziekenhuis van Etterbeek-Elsene.

1139 **De heer Tristan Roberti (Ecolo)** (in het Frans).- *Ik begrijp dat problemen bij de werken aan een lijn invloed kunnen hebben op een andere lijn. Dat neemt niet weg dat er een grote vraag is naar een betere bediening. De Aartshertogenlaan kan daarvoor een oplossing bieden. Ik hoop dat de MIVB voortwerkt aan lijn 72.*

- *Het incident is gesloten.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le plan directeur bus est la plus importante refonte du réseau de bus de la STIB de ces dernières années. Bien que nous arrivions peu à peu au bout de sa mise en œuvre, des enjeux subsistent.

Le nombre de places au kilomètre sur le réseau des bus a tout de même augmenté de 30,5 %, grâce aux leviers évoqués dans le plan bus ainsi qu'à l'utilisation de bus de plus grande capacité mais aussi plus confortables et plus propres. La question portant plus précisément sur la ligne 72, je ne détaille pas le plan plus avant. Je confirme ma volonté d'exécuter les mesures du plan directeur bus n'ayant pu encore être déployées, car il forme un tout.

Si la ligne 72 ne passe pas encore par les quartiers Floréal et Le Logis, c'est que d'autres projets doivent d'abord être finalisés dans le secteur. La STIB espère que l'évolution des différents dossiers d'aménagement permettra d'accélérer la mise en œuvre des modifications attendues.

Les enjeux sont les suivants :

- la reprise de la desserte du boulevard des Invalides par la ligne 17. Cette adaptation est soumise à la condition de disposer d'une extension du terminus Transvaal. La demande de permis d'urbanisme en ce sens a toutefois assez récemment fait l'objet d'un refus de la part d'urban.brussels. Ce refus met malheureusement un terme au projet de prolongement de la ligne 17 au-delà de l'arrêt Beaulieu. Nous allons faire notre possible pour sauver la situation ;

- la desserte du bois de la Cambre. Son amélioration a aussi fait l'objet de nombreuses études et des discussions sont en cours avec les communes concernées ;

- le passage du bus dans le quartier de l'hôpital Etterbeek-Ixelles. Les modalités font également l'objet de discussions avec la commune d'Ixelles, mais aucun consensus n'a encore été trouvé.

Ce sont les trois problèmes principaux, mais le refus du permis d'urbanisme est déterminant.

M. Tristan Roberti (Ecolo).- À l'époque où le plan bus a été élaboré, il y avait effectivement une vision pour l'ensemble de la zone, et différentes lignes étaient concernées.

Je comprends qu'une difficulté rencontrée au niveau de la mise en œuvre d'une ligne puisse avoir une incidence sur une autre ligne. Toujours est-il qu'il existe une vraie demande d'une meilleure desserte, et l'avenue des Archiducs qui va du boulevard du Souverain à la place Keym offre une opportunité pour le passage d'un bus et desservir plus finement les quartiers résidentiels.

Votre réponse confirme que vous ne perdez pas l'objectif de vue, malgré les difficultés rencontrées, notamment liées à la prolongation de la ligne 17. J'espère que la STIB continuera à

travailler à la concrétisation de la ligne 72 telle qu'elle l'avait envisagée, ou à une alternative.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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 suites du dossier de la rénovation du pont Marchant.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Véritable exemple de l'incurie du gouvernement, le dossier du pont Pierre Marchant continue inexorablement son chemin vers les oubliettes. Depuis de très nombreuses années, j'interroge les ministres successifs chargés de ce dossier et, près de vingt ans après le premier projet de rénovation, on en est toujours au même point, c'est-à-dire nulle part.

En avril 2023, un espoir a semblé poindre à l'horizon quand urban.brussels a donné son aval pour le lancement du projet tel que proposé par votre cabinet, avec toutefois quelques réserves. L'administration urbanistique régionale a en effet posé des conditions pour l'octroi du permis : la plus importante d'entre elles est que le pont doit être aménagé de telle sorte que la circulation automobile puisse y reprendre, si le besoin s'en fait ressentir.

Or, ce n'est pas du tout ce que prévoyait votre projet initial : vous vous êtes toujours opposée fermement au passage des véhicules à moteur sur le pont Pierre Marchant, et ce, contre vents et marées, en dépit du développement du quartier et des nouvelles réalités qui en résulteront.

Le quartier de Biestebroeck devrait accueillir 12.000 habitants supplémentaires dans les prochaines années, ce qui aura forcément un impact sur la mobilité. Dès lors, entraver un axe aussi important pour la circulation sans proposer de solutions alternatives concrètes relève d'un manque de clairvoyance. Cette zone est en effet sous-équipée en transports en commun, ce que nous avons de nombreuses fois souligné. Outre l'accroissement du nombre d'habitants, de nombreuses activités économiques productives s'y sont développées. De plus, de grandes écoles ainsi que toute une série d'autres équipements doivent y voir le jour.

Rappelons également que dans le plan régional de développement durable et le plan particulier d'affectation du sol, le pont Pierre Marchant est considéré comme un axe essentiel pour le développement du quartier de Biestebroeck. Sa piétonisation est donc en contradiction manifeste avec le caractère central que revêt cet ouvrage dans le projet de développement du quartier.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

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

betreffende het verdere verloop van de renovatie van de Marchantbrug.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *Ik stel de opeenvolgende ministers al jaren vragen over de Pierre Marchantbrug, maar bijna twintig jaar na het eerste renovatieproject staan we nog altijd nergens.*

In april 2023 ontstond er een sprankje hoop toen urban.brussels het licht op groen zette voor het project van uw kabinet, mits aan een aantal voorwaarden werd voldaan. De belangrijkste daarvan is dat de brug zo moet worden ontworpen dat het autoverkeer er weer over kan rijden als dat nodig mocht zijn.

Dat is echter helemaal niet wat uw oorspronkelijke project beoogde. U bent altijd fel gekant geweest tegen autoverkeer op de Marchantbrug, ondanks de ontwikkeling van de Biestebroekwijk, die er de komende jaren 12.000 inwoners bij krijgt, wat onvermijdelijk een impact op de mobiliteit zal hebben. Het is dan ook kortzichtig om zo'n belangrijke verkeersroute te blokkeren zonder alternatieven voor te stellen, vooral omdat de zone nu al onvoldoende door het openbaar vervoer wordt bediend.

In het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling en het bijzonder bestemmingsplan wordt de Marchantbrug beschouwd als een essentiële as voor de ontwikkeling van de Biestebroekwijk. Ze enkel openstellen voor voetgangers en fietsers is dus duidelijk in tegenspraak met die plannen.

Urban.brussels verwacht dat het op de middellange en lange termijn nodig zal zijn om de as opnieuw open te stellen voor een bepaald aantal voertuigen. Het project moet dus worden herbekeken, wat de zaken opnieuw zal vertragen.

¹¹⁴⁷ *Hoe is het project sinds april 2023 gewijzigd? Welke maatregelen zijn er genomen om de Marchantbrug geschikt te maken voor voertuigen? Is er uitzicht op een heropening van de brug voor auto's op korte termijn?*

Heeft er overleg plaatsgevonden met urban.brussels om adequaat in te spelen op de stedelijke uitdagingen? Werd er een nieuwe vergunningsaanvraag ingediend? Welk gevolg is daaraan gegeven?

Wanneer zal de renovatie van de Marchantbrug van start gaan en hoelang zal die duren?

Ik ben niet erg optimistisch over dit project. De brug is al meer dan tien jaar gesloten. U hebt vijf jaar de tijd gehad om actie te ondernemen, maar ik zie geen tastbare resultaten. Dat kan zeker beter.

¹¹⁴⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Op 24 april 2023 heeft urban.brussels wijzigingen aan de vergunningsaanvraag opgelegd op basis van artikel 191 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening.*

Urban.brussels vraagt niet alleen om de brug opnieuw geschikt te maken voor autoverkeer, maar ook om het doorgaand verkeer te beperken, een ontmoetingszone te creëren, meer voetgangersoversteekplaatsen en parkeerplaatsen voor deelsteps en -fietsen aan te leggen, het materiaal van het voetpad aan te passen, de landschappelijke integratie van de brug te verbeteren, de verlichting te herzien en schuilplaatsen voor vleermuizen te installeren.

La condition posée par urban.brussels illustre bien le fait que couper totalement l'accès aux véhicules sur ce pont est un non-sens. Demander de rendre le pont Pierre Marchant carrossable démontre que l'on anticipe clairement qu'à moyen et long terme, il sera de toute façon nécessaire de rouvrir cet axe à un certain nombre de véhicules.

Le projet doit donc être repensé, ce qui fera à nouveau traîner les choses. Il est fortement regrettable que le pont Pierre Marchant soit devenu un cas d'école illustrant la rupture permanente que l'on connaît en Région bruxelloise entre les projections en matière de mobilité, d'une part, et la politique territoriale, d'autre part. Pendant ce temps, la déliquescence du pont se poursuit et la situation devient de plus en plus intenable alors que le quartier, lui, a déjà entamé sa transformation.

Quelles sont les dernières évolutions de ce dossier depuis avril 2023 ? Quelles sont les modifications apportées par rapport au projet précédent ? Des mesures ont-elles été prises pour garantir que le pont Marchant est carrossable ? Une réouverture aux voitures est-elle envisageable à court terme ?

Une concertation avec urban.brussels au cours de l'élaboration a-t-elle eu lieu afin de répondre adéquatement aux enjeux urbains ? Dans l'affirmative, qu'en est-il ressorti ? Une nouvelle demande de permis a-t-elle été introduite dans la foulée ? Une réponse a-t-elle été entre-temps donnée ? Si oui, laquelle ?

Enfin, où en est la rénovation du pont Marchant ? Quand commenceront les travaux ? Quel en est l'agenda prévisionnel ?

Je ne suis pas très optimiste quant à ce dossier. Il n'échappe pas à la malédiction des projets successifs qui n'aboutissent pas, laissant ainsi le pont se dégrader progressivement. En trois, voire quatre législatures, aucune solution n'a été apportée à ce dossier. Le pont est fermé depuis plus de dix ans. Vous aviez cinq ans pour agir, mais je ne constate aucune action tangible.

Ce pont a subi l'accompagnement de M. Smet à deux reprises, de Mme Grouwels à une reprise, et le vôtre au cours de la présente législature, soit quatre législatures pour ce dossier. Nous pouvons certainement mieux faire.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le 24 avril 2023, urban.brussels a notifié à Bruxelles Mobilité l'application de l'article 191 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (Cobat), par le biais duquel l'autorité délivrante peut imposer des modifications à la demande de permis.

Les modifications demandées par urban.brussels portent non seulement sur le retour du caractère carrossable du pont, mais également sur les mesures à prendre pour limiter le trafic de transit et y instaurer une zone de rencontre. D'autres aspects complètent la demande, tels que l'augmentation du nombre de traversées piétonnes et de zones de stationnement d'engins en libre-service intégral - trottinettes et vélos partagés -, la modification du revêtement piéton, une intégration plus approfondie des prescriptions du plan de qualité paysagère

Brussel Mobiliteit heeft die aspecten samen met urban.brussels en de gemeente Anderlecht bestudeerd. In het nieuwe project worden de mobiliteitsstromen efficiënter gemaakt dankzij een centraal fietspad. Dat fietspad zal worden uitgerust met verzinkpalen, zodat het ook kan worden gebruikt door noodvoertuigen en openbaar vervoer of in de toekomst als lokale weg voor auto's en vrachtwagens. Er zijn ook alvast kokers gegoten om verkeerslichten te kunnen plaatsen als de brug opnieuw voor plaatselijk gemotoriseerd verkeer zou worden opengesteld.

De voetgangersoversteekplaatsen en parkeerplaatsen voor deeltoestellen zijn uitgebreid en de wegbekleding werd herzien om de verschillende ruimten van elkaar te onderscheiden. Er zullen 41 bomen worden geplant en voorzieningen voor vleermuizen worden geïnstalleerd.

Er zijn momenteel geen plannen om de brug open te stellen voor ander verkeer dan brandweerwagens.

De wijzigingen zijn op 20 oktober 2023 ingediend bij urban.brussels. Als de vergunning wordt toegekend, zouden de werken in de lente van 2025 van start kunnen gaan.

et urbanistique dans l'aménagement du site, la révision de l'éclairage et l'installation de dispositifs d'accueil des chauves-souris.

Ces aspects ont été pris en compte par Bruxelles Mobilité et étudiés avec urban.brussels et la commune d'Anderlecht avant d'être intégrés dans la modification du projet. Ainsi, le mobilier et les nouveaux aménagements sur le pont - dont la création d'une zone de plain-pied - répondent à l'objectif de rendre le lieu convivial et propice à la création d'espaces de vie, tout en permettant une gestion efficace des flux de mobilité active grâce à une piste cyclable centrale.

La configuration des aménagements et la structure portante du pont sont telles que la voie dédiée à la piste cyclable peut également être empruntée par des véhicules d'urgence - l'accès étant possible via des bornes rétractables aux extrémités -, des transports en commun - mais il n'y a pas à l'heure actuelle de demande de la STIB - ou, dans le futur, comme voirie locale pour voitures et camions si cela devait s'avérer opportun. Ce ne sera sans doute pas le cas, mais cela répond à la demande d'urban.brussels. Des fourreaux sont également prévus aux extrémités de l'ouvrage pour permettre le placement de feux de circulation dans l'éventualité d'une réouverture au trafic motorisé local.

Les traversées piétonnes et l'offre de stationnement d'engins en libre-service intégral ont été complétées et les revêtements ont été revus pour permettre une différenciation des espaces, un confort d'utilisation accru et un meilleur entretien. La compensation des arbres abattus a été nettement revue à la hausse, avec la plantation de 41 nouveaux individus. La mise en place de dispositifs d'accueil pour les chauves-souris est confirmée.

Il n'est actuellement pas prévu d'ouvrir le pont à une circulation automobile autre que celle du Siamu.

Les amendements ont été officiellement introduits auprès d'urban.brussels le 20 octobre 2023. À la suite de l'analyse du dossier, les courriers et les exemplaires de la demande amendée ont été envoyés à la commune d'Anderlecht et aux autres instances concernées au cours de la semaine du 15 janvier 2024.

Suivant le planning recalé et sous réserve de l'obtention du permis d'urbanisme, les travaux pourraient débuter au printemps 2025.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Je fais le pari qu'au printemps 2025, il n'y aura pas davantage de travaux qu'aux printemps des années précédentes. Je prends note de votre réponse, mais nous arrivons à la fin de cette législature et les perspectives ne sont pas rassurantes. Votre successeur - peut-être s'agira-t-il de vous - devra donc assurer le suivi d'un dossier qui, en vingt ans, aura fait naître trois projets différents en raison de nombreuses occasions manquées, tergiversations, changements de cap, etc. Or, aucun de ces projets n'a vu le jour.

¹¹⁵¹ **De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** (in het Frans).- *Ik neem nota van uw antwoord, maar we naderen het einde van de regeerperiode en het is uw opvolger die het project zal moeten voortzetten. Het valt dus nog te bezien of de werken in 2025 van start zullen gaan. Het dossier sleept al twintig jaar aan. Ik ben teleurgesteld over die enorme verspilling van tijd, energie en middelen.*

Het dossier van de Marchantbrug toont duidelijk de grenzen van het Brusselse bestuur aan.

1151 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik ben optimistischer dan u.*

- Het incident is gesloten.

1157 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

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

1157 **betreffende de evolutie van de kwaliteit van de dienstverlening bij de MIVB.**

1159 **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *De MIVB vervoert jaarlijks 337 miljoen reizigers en het personeel levert fantastisch werk om dat mogelijk te maken. Desondanks moeten we blijven toezien op de kwaliteit van de dienstverlening.*

Volgens de jaarverslagen is de algemene kwaliteit gedaald van 95,3% in 2019 tot 93,8% in 2021, maar de globale tevredenheid van de klanten nam juist toe, van 7,1/10 tot 7,3/10. Hoe zien de cijfers voor 2022 en 2023 eruit?

Hoe verklaart u dat de kwaliteit afneemt, terwijl de tevredenheid toeneemt? Dat is een vreemde paradox.

Wat hebt u de voorbije regeerperiode ondernomen om de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren? Een instrument om die te meten is de mysteryclient, die een rit beoordeelt op criteria als netheid, onthaal en informatie. Andere criteria, zoals stiptheid, worden dan weer in realtime opgemeten.

Hoe werd de inzet van mysteryclients geëvalueerd? Welke conclusies leverde dat op?

Kunt u de volledige tevredenheidsbarometer publiceren in plaats van een samenvatting?

À ce stade, nous pouvons dire que quelque chose se passera, moyennant obtention d'un permis. Je suis néanmoins pessimiste et amer eu égard à cette perte colossale de temps, d'énergie et de moyens. La triste histoire de la rénovation du pont Marchant illustre bien les limites de la gouvernance bruxelloise.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je suis plus optimiste que vous.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

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

concernant l'évolution de la qualité de service à la STIB.

M. David Weytsman (MR).- Je salue régulièrement le travail formidable accompli chaque jour par le personnel de la STIB : les conducteurs, les agents de sécurité, le personnel accompagnateur, les techniciens. Tous accomplissent un travail formidable pour effectuer les quelques 337 millions de voyages assurés chaque année par la STIB.

Si ce travail doit être salué, il faut néanmoins rester vigilant sur la qualité de service offerte aux utilisateurs du réseau. Celle-ci est en effet primordiale pour continuer à garantir l'attractivité des transports publics. Pourtant, comme le révélait le rapport d'évaluation effectué par PricewaterhouseCoopers (PwC) au sujet du contrat de gestion 2019-2023 de la STIB, les rapports annuels indiquent une baisse de la qualité globale du service, qui passe de 95,3 % en 2019 à 93,8 % en 2021. En revanche, la satisfaction globale des clients a augmenté, passant de 7,1/10 en 2019 à 7,3/10 en 2020, 2021 et 2022.

Au regard de ces éléments contradictoires, je m'interroge : quelle est la note de qualité globale du service pour 2022 et 2023 et comment a-t-elle évolué par rapport à 2019, 2020 et 2021 ?

Comment expliquez-vous la baisse constatée par PwC dans les rapports entre 2019 et 2021 ? Pouvez-vous la ventiler ou en expliquer les raisons ?

Pourquoi la qualité globale du service semble-t-elle baisser alors que la satisfaction des clients tend à s'améliorer ? J'avoue ne pas comprendre ce paradoxe.

Qu'avez-vous entrepris au cours de la législature pour tirer la note de la qualité globale du service vers le haut ? L'un des outils mis en place afin d'objectiver l'évolution de la qualité de service est le client mystère. Celui-ci évalue la qualité fournie par la STIB pour un certain nombre de critères de qualité tels que la propreté, l'accueil, l'information ou l'attitude. Selon le site de la

¹¹⁶¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De kwaliteit van de dienstverlening staat centraal in het beheer van de MIVB. Dat komt tot uiting in het nieuwe beheersplan voor 2024-2028.*

U wijst ten onrechte op een paradox met betrekking tot de cijfers. Tevredenheid en kwaliteit zijn immers totaal verschillende gegevens. De tevredenheidsbarometer is gebaseerd op een enquête bij de gebruikers, terwijl de kwaliteit beoordeeld wordt door externe experts en afhangt van een aantal technische criteria.

De kwaliteit scoorde in 2022 globaal 94,4 punten en in 2023 95,9. Dat betekent dat de MIVB het puntenverlies als gevolg van de covidcrisis goedge maakt heeft en het nu zelfs beter doet dan voordien. De tevredenheid is redelijk stabiel gebleven: die bedroeg in 2021 en 2022 telkens 7,3/10. De MIVB levert jaarlijks talrijke inspanningen om de tevredenheid te verbeteren: grotere en comfortabelere voertuigen, een betere app, aankondigingen van wachttijden, hogere frequenties, nieuwe tramlijnen enzovoort.

De ondernemingen die aan de MIVB mysteryclients leveren, worden jaarlijks geëvalueerd. Ook tussendoor worden eventuele problemen op dat gebied aangepakt met een actieplan dat voortdurend wordt bijgestuurd.

STIB, d'autres critères, comme la ponctualité, sont mesurés en temps réel par des moyens informatiques.

Pouvez-vous m'expliquer comment est évalué le procédé des clients mystères (à quelle fréquence, comment, par qui) et quels ont été les derniers enseignements tirés de cet outil ?

Enfin, pourriez-vous publier le baromètre de satisfaction ? Ce qui a été publié n'est qu'un résumé de ce baromètre. Or, j'aimerais pouvoir traiter les données brutes.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La qualité des services est une préoccupation centrale dans la gestion de la STIB. Le nouveau contrat de service public 2024-2028 renforcera d'ailleurs encore cette orientation client et qualité, avec de nouveaux engagements et indicateurs. L'ambition partagée du gouvernement et de la STIB en la matière est grande.

Vous pointez du doigt une contradiction dans les chiffres. Or il n'y en pas, car les deux notions en jeu sont fondamentalement différentes. On ne peut en effet pas comparer la note de satisfaction et la note de qualité. Elles mesurent des paramètres distincts et sont attribuées par des personnes différentes. Le baromètre de satisfaction sonde annuellement la perception de la qualité et les expériences vécues par les voyageurs de la STIB durant les douze derniers mois, tandis que la note de qualité globale est décernée par des contrôleurs de qualité externes et se base également sur les disponibilités techniques. Il s'agit d'un indicateur général des performances pratiques et techniques des nombreux aspects relatifs à la qualité de service de la STIB.

En ce qui concerne la note de qualité, en 2022, elle atteignait une moyenne annuelle de 94,42 et en 2023, de 95,94. La note de décembre 2023 dépassait d'un point celle de décembre 2019. La STIB a donc rattrapé et même dépassé les résultats pré-Covid, car 2019 affichait une note moyenne de qualité de 95,26. Elle a augmenté début 2020, mais fut touchée à nouveau par la crise sanitaire liée au Covid-19 en 2020 et 2021. Au sortir de cette période, elle est répartie à la hausse.

La note de satisfaction obtenue via le baromètre annuel des usagers de la STIB est, quant à elle, demeurée stable : 7,3/10 pour les années 2021 et 2022. Toutes les actions mises en place par la STIB chaque année visent à améliorer le service et l'offre aux voyageurs, à tous niveaux, et à augmenter de ce fait leur taux de satisfaction : achat de nouveaux véhicules plus capacitaires et plus confortables, améliorations de l'application de la STIB, lancement de Floya, afficheurs de temps d'attente, amélioration des fréquences, plan directeur bus, nouvelles lignes de tram, rénovations de stations avec Bruxelles Mobilité, etc.

Le département qualité de la STIB réalise chaque année un audit des entreprises avec lesquelles elle collabore dans le cadre de mesures qui utilisent la méthode client mystère. Des réunions de suivi mensuelles se tiennent avec ces mêmes entreprises pour examiner le respect du planning et la qualité des mesures. Les fiches de mesure sont systématiquement évaluées par le département qualité de la STIB. Les problèmes relevés sont

1163 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans)*.- *Kunt u ons de volledige tevredenheidsbarometer bezorgen in plaats van een samenvatting?*

1163 **Mevrouw de voorzitter**.- *Mevrouw de minister, hebt u dat verzoek genoteerd?*

1163 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans)*.- *Ik zal u die informatie bezorgen.*

- *Het incident is gesloten.*

1173 *(Mevrouw Ingrid Parmentier, tweede ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)*

1177 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1177 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1177 **betreffende de studie over een buslijn op de Ring.**

1179 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans)*.- *Het plan voor de ontwikkeling van de hoofdlijnen van het openbaar vervoer bracht al aan het licht dat de westelijke verbinding op de Middenring aan uitbreiding toe is en dat lijn 8 verlengd moet worden van Roodebeek naar Bordet. De verlenging van lijn 8 zit op het goede spoor, maar hoe zit het met de westelijke verbinding en met de rest van het net?*

Vlaanderen plant de scheiding van plaatselijk en doorgaand verkeer op de Grote Ring. Het zou dus mogelijk zijn om de ringwegverbindingen via de wegen voor plaatselijk verkeer te laten lopen en verscheidene park-and-rides (P+R) aan te doen, waar mensen kunnen overstappen op de metro.

Op 5 mei 2021 zei u dat er nog geen specifiek onderzoek was opgezet, maar dat de scenario's voor de Ring de mogelijkheid boden om busbanen aan te leggen. Zijn de behoeften in kaart gebracht?

Wat zijn de resultaten van het onderzoek naar de behoefte aan zulk vervoer, de gevolgen voor het verkeer in de stad, de verkeersveiligheid op de Ring, de reistijd en de toegankelijkheid van de stad?

analysés par les équipes de terrain et les améliorations mises en place au fil de l'année sont organisées par un plan d'action qui est revu tous les mois.

M. David Weytsman (MR).- *Puis-je demander de publier ce baromètre, et pas seulement un résumé, ou d'envoyer l'étude aux parlementaires ? Je fais confiance à la ministre et à la STIB, mais j'aimerais examiner les chiffres et pas seulement leur interprétation.*

Mme la présidente.- *Avez-vous noté cette demande ?*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *Je l'ai notée et je transmettrai l'information, sauf s'il y a une raison de ne pas le faire.*

- *L'incident est clos.*

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

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant l'étude relative à la mise en place d'une ligne de bus sur le ring.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- *Madame la Ministre, j'ai déjà eu l'occasion de vous interroger sur l'opportunité d'étoffer notre offre de transport en commun de rocade. Le plan de développement du réseau structurant fixé par le plan régional de mobilité identifiait déjà les besoins de renforcement d'une rocade ouest, au niveau de la Moyenne ceinture, et de prolongement de la ligne 8 au nord de Roodebeek vers Bordet.*

Si le prolongement de la ligne 8 est en bonne voie, j'aimerais comprendre ce qui est fait pour développer notre réseau de rocade, en Moyenne ceinture à l'ouest, comme pour le reste du réseau. L'un des axes qui est régulièrement oublié pour opérer ce transport de rocade est le ring. L'anneau autoroutier fait actuellement l'objet d'un profond réaménagement et il m'apparaît opportun de nous interroger sur la place des transports en commun en lien avec ces travaux.

Le projet de la Flandre consiste à séparer le trafic local du trafic de transit. Il serait donc possible de cantonner des lignes de bus de rocade aux voies réservées au trafic local. Ces lignes de bus pourraient relier les différents park and ride (P+R), eux-mêmes connectés à une station de métro, situés sur toutes les principales entrées de ville. Elles pourraient alors servir à prélever une partie

Hoeveel lijnen zouden er moeten komen voor werknemers die in en buiten Brussel werken? Hebt u met uw Vlaamse en Waalse collega-ministers bekeken waar de haltes langs de invalswegen naar Brussel moeten komen?

Als een buslijn geen prioriteit is, wat zijn dan uw plannen voor de westelijke randweg?

du trafic, en voiture ou en bus, qui aurait dû passer par le centre-ville.

Le 5 mai 2021, vous me répondiez qu'aucune étude spécifique n'avait encore été lancée sur ce sujet, mais que les scénarios étudiés pour le réaménagement du ring permettaient d'envisager des voies réservées aux bus, en fonction des besoins qui pourraient être identifiés.

Ces besoins ont-ils enfin été objectivés ? Si oui, quand, comment, par qui ? Si non, pourquoi ?

Quels sont les résultats des études des demandes pour ce type de trajet et transport, de prélèvement du trafic existant dans la ville, de sécurité routière sur le ring ou encore de temps de trajet et d'accessibilité de la ville ? Quelles en sont les conclusions, en tenant compte du réseau Brabant, et surtout des intérêts des Bruxellois ?

Combien de lignes devraient-elles être créées pour rencontrer les besoins des citoyens qui travaillent à Bruxelles et de ceux qui sortent de Bruxelles pour travailler ? Comment devraient être dispersés les arrêts entre les différentes entrées de la ville ? Avez-vous procédé à cette analyse en collaboration avec vos homologues flamand et wallon ? Si non, pourquoi ?

Enfin, si la création d'une ligne de bus n'apparaît pas comme une priorité pour renforcer l'offre de rocade, sur quel déploiement travaillez-vous (bus ou tram), notamment à l'ouest ?

¹¹⁸¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Aangezien de Ring grotendeels op Vlaams grondgebied ligt, betreft het intergewestelijke mobiliteit, waarvoor de gewesten akkoorden hebben afgesloten.*

Naar de inrichting van een buslijn over de Ring is geen specifieke studie gevoerd, maar dat idee werd wel bij de studies rond het Brabantnet bekeken. Een dergelijke lijn heeft enkel zin wanneer ze belangrijke punten zoals stations, plaatsen waar veel mensen werken en overstapparkings met elkaar verbindt. Daarom werd de trambus over de Ring ingevoerd, die achteraf werd vervangen door buslijn 820 van De Lijn.

Er worden aanzienlijke inspanningen geleverd om die lijn, die in Jette een kort stuk eigen busbaan heeft, te verbeteren.

In afwachting van de tramlijn op het westelijke deel van de Middenring heeft de MIVB het aanbod op de lijnen 49 en 53 uitgebreid.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Tout d'abord, le ring étant situé pour la quasi-totalité en Région flamande, il est important de préciser qu'il est question de déplacements interrégionaux. Les principales solutions de mobilité interrégionale ont fait l'objet d'accords entre les Régions. Évoquons par exemple le développement du RER ou réseau S, ainsi que l'accord de coopération de 1991, toujours appliqué et dont découle un faisceau important de lignes interrégionales exploitées par les trois opérateurs. Par ailleurs, le Brabantnet, toujours dans l'attente d'un accord, est déjà partiellement réalisé, avec une ligne de bus biarticulés baptisés « tram-bus ». Dès lors, il n'appartient pas à la STIB ou à la Région bruxelloise de créer des contre-projets. Celles-ci doivent plutôt agir en tant que renforts.

S'il n'y a pas eu d'étude à proprement parler pour créer une ligne de bus sur le ring, cet axe de réflexion avait été approfondi lors des études relatives au Brabantnet. Une telle ligne n'est pertinente que si elle relie différents points d'intérêt comme des gares, des pôles d'emploi ou des parkings de transit, qui ne se situent en général pas sur le ring. C'est dans cet esprit qu'avait été proposée la création d'une ligne dite « Ringtram », devenue ultérieurement « Ringtrambus », ou tram-bus du ring. Cette ligne de tram à l'origine, remplacée par une ligne de bus, est actuellement exploitée par De Lijn sous le numéro 820.

Des efforts importants sont consentis pour améliorer cette ligne, qui bénéficie d'une bande bus sur son court tronçon bruxellois à

¹¹⁸³ *Daarnaast vroeg de MIVB om een aparte busbaan op de Ring voor lijn 75. Dat zou veiliger zijn, aangezien de bussen niet sneller dan 80 km/u kunnen rijden. Dat plan is nog niet uitgevoerd, maar de vraag blijft.*

De verbindinglijnen vullen elkaar aan. Natuurlijk is het door de structuur van de Belgische instellingen eenvoudiger om binnen het gewest projecten uit te voeren, maar deze regering heeft altijd naar samenwerking gestreefd.

¹¹⁸⁵ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *U zegt positief te staan tegenover een dergelijke lijn, maar u lijkt daar weinig inspanningen voor te leveren.*

Er zou op de Ring een aparte busbaan moeten komen, die aansluit op de overstapparkings, de metro en de verschillende plaatsen langs de Ring waar veel mensen werken.

Het verheugt mij overigens dat er schot komt in de inrichting van een busbaan voor bus 75. Zijn er hinderpalen op dat vlak? Wanneer zal de busbaan klaar zijn?

Jette. D'autres aménagements ont été réalisés ou sont en cours de réalisation sur le reste du parcours, qui se situe en Flandre.

À Bruxelles, le plan directeur tram, approuvé par la Région en 2022, prévoit notamment la création d'un axe de rocade de tram sur la Moyenne ceinture ouest, sur l'axe du boulevard Louis Mettwie. Il y a aussi des travaux à envisager du côté du boulevard Industriel à Anderlecht. Dans l'attente de la réalisation de ces travaux, la STIB a renforcé l'offre des lignes 49 et 53, désormais exploitées intégralement avec des bus articulés. La ligne 53 verra par ailleurs sa flotte entièrement modernisée dès 2025.

Concernant la circulation sur le ring plus spécifiquement, la STIB a demandé la création d'une bande de circulation réservée sur le ring pour la ligne 75, qui circule entre Anderlecht et Uccle. Cela faciliterait l'insertion des bus sur le ring et cela serait bénéfique en matière de sécurité routière, ces véhicules n'étant pas conçus pour dépasser les 80 km/h. Une telle bande bus sur le ring leur permettrait également d'échapper aux files de voitures aux sorties.

Pour l'instant, ce projet ne s'est pas encore concrétisé, mais nous maintiendrons bien entendu notre demande.

Les différents types de rocades - et plus généralement de lignes - ne sont pas en opposition : au contraire, ils se complètent. La structure institutionnelle belge favorise certes les projets intramuros, mais nous nous sommes efforcés de bien collaborer sur ce plan durant cette législature.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Vous semblez favorable à la création d'une telle ligne, mais rien n'a pourtant été fait en ce sens depuis ma dernière interpellation. Je pensais que vous aviez pris ce dossier à bras-le-corps, en vue de mener une étude sur le sujet.

Il est évident que, dans le cadre du réseau Brabant et du réaménagement du ring de Bruxelles, la Région flamande a étudié les différentes possibilités qui s'offraient à elle. Seulement, la Région bruxelloise devait se présenter avec sa feuille de route, dans le contexte de la collaboration renforcée que nous appelons de nos vœux. Nous avons exprimé ce souhait dans le cadre du dossier des entrées de ville où nous voudrions voir installer une bande réservée au covoiturage et aux bus. Ce principe devrait également s'appliquer au ring de Bruxelles. Cette proposition prend tout son sens si cette bande de circulation réservée est connectée aux park and ride (P+R) et au métro, sachant qu'il existe des bassins d'emploi le long du ring : Zaventem, Diegem, et bien d'autres.

Je suis, par ailleurs, ravie d'apprendre les avancées concernant l'installation d'une bande réservée à la ligne de bus 75 sur le ring, mais rencontre-t-elle des obstacles ? Quand en envisagez-vous l'aboutissement de ce dossier ?

1187 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Meer details heb ik niet.*

Op het Brusselse deel van de Ring heeft de trambus een eigen bedding. Volgens mij is er echter niet overal vraag naar een aansluiting van die lijn op de overstapparkings. Reizigers nemen liever de metro, die hen snel naar het stadscentrum brengt. Pendelaars die met de auto reizen, zullen niet op de trambus overstappen.

1187 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *U gaat ervan uit dat pendelaars slechts een vervoermiddel gebruiken. Wie echter aan carpooling doet, zet zijn reis misschien wel met de bus verder. U moet echt meer inzetten op multimodaliteit.*

- Het incident is gesloten.

1193 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1193 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1193 **betreffende de evaluatie van de technische keuring van motorfietsen.**

1195 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Sinds 1 januari 2023 moeten motorfietsen in België een technische keuring ondergaan na een ongeval of voordat ze tweedehands worden verkocht. De keuring heeft betrekking op de stuurinrichting, de ophanging, de remmen en het chassis, maar ook op lawaai en vervuiling.*

In het Brussels Gewest kunnen keuringen alleen worden uitgevoerd in het keuringscentrum in Schaarbeek. Naar verluidt kan het erg lang duren om een afspraak te krijgen. Mensen kunnen natuurlijk kiezen om hun motorfiets in een ander gewest te laten keuren, maar de vraag is of de dienstverlening dezelfde is.

Door de verplichte keuring is de verkoop van tweedehands motorfietsen sterk gedaald, wat tot grote bezorgdheid in de sector heeft geleid. In april verklaarde u dat het om een tijdelijk effect ging en dat de verkoop nadien weer stabiel zou moeten worden.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je ne dispose pas de plus de détails. Comme je l'ai dit, la majeure partie du ring se trouve en Région flamande, dont nous sommes donc dépendants.

Le tram-bus du ring roule et dispose, sur le tronçon bruxellois, d'un site propre. Nous avons discuté des bandes de covoiturage. En ce qui concerne les park and ride (P+R), j'insiste sur le fait que les connecter au tram-bus ne répond pas toujours, selon moi, à la demande. Les gens veulent prendre le métro pour se connecter rapidement au centre-ville. Le tram-bus du ring passe notamment par le park and ride (P+R) créé en Région de Bruxelles-Capitale au niveau de l'hôpital universitaire néerlandophone de Bruxelles (Universitair Ziekenhuis Brussel, UZ Brussel). Cela ne répondra cependant jamais à la demande des navetteurs qui se rendent surtout au centre-ville en voiture.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Cette réflexion part du principe qu'un navetteur n'utilise qu'un seul mode de transport. Or, une personne qui arrive en covoiturage en Région de Bruxelles-Capitale pour travailler peut tout à fait prolonger son trajet en bus pour arriver dans son bassin d'emploi. Il n'existe pas un seul cas de figure, celui d'un travailleur type qui utilise toujours le même mode de transport. Il faut vraiment passer à la multimodalité et à la multimobilité.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

concernant l'évaluation du contrôle technique des motos.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Depuis le 1er janvier 2023, en Belgique, les motos sont soumises à un contrôle technique avant la vente d'occasion et après un accident. Les véhicules concernés par cette nouvelle obligation sont les motos avec moteur à combustion d'une cylindrée supérieure à 125 cm³ et les motos électriques ou hybrides d'une puissance maximale de 11 kW et d'une vitesse maximale supérieure à 45 km/h.

L'inspection a pour but de vérifier une série de critères liés à la sécurité routière, d'une part, et à l'impact du véhicule sur l'environnement et le bruit, d'autre part. Cette vérification porte sur la direction, la suspension, le freinage, le châssis, mais aussi sur les nuisances (bruit et pollution).

Si le certificat d'inspection du véhicule est refusé en raison de défauts graves, la vente ne peut pas avoir lieu. En Région bruxelloise, le contrôle ne peut s'opérer qu'au centre de contrôle technique de Schaarbeek. Cette situation pose question, car il me revient que les délais pour obtenir une visite sont parfois très longs. Elle pose aussi question au regard de la concurrence qui

In de beleidsnota 2024 is sprake van een evaluatie van de nieuwe keuringsverplichting. Wat waren de resultaten en aanbevelingen? Werd de sector bij de evaluatie betrokken? U verklaarde dat het aantal keuringen het openen van een tweede controlelijn in een ander centrum niet rechtvaardigde. Bevestigt de evaluatie wat u zei?

Hoe zijn de registraties van tweedehands motorfietsen geëvolueerd tussen 2022 en 2023?

Hoeveel positieve en negatieve keuringsattesten werden er afgegeven in 2023? Hoelang duurt het gemiddeld om een afspraak te maken in het centrum van Schaarbeek?

Is het aantal ongevallen met motorfietsen in positieve of negatieve zin geëvolueerd sinds de invoering van de keuring?

Tot slot vond u een samenwerkingsovereenkomst met de andere gewesten noodzakelijk om de regels te standaardiseren. Hoever staat dat project?

peut exister avec d'autres centres de contrôle en Belgique où la qualité de service ne serait pas la même.

L'arrivée du contrôle technique ponctuel a, en tout cas, provoqué une forte chute des ventes de motos d'occasion, ce qui a suscité de vives inquiétudes dans le secteur. Vous déclarez cependant, en avril dernier, que cette baisse pouvait s'expliquer par un effet d'aubaine et que les ventes devraient retrouver un niveau stable.

La lettre d'orientation de 2024 mentionne une évaluation du nouveau contrôle technique pour moto. Que pouvez-vous me communiquer sur cette évaluation en matière de méthodologie, de conclusions et d'éventuelles recommandations visant des mesures correctrices ? Au vu des craintes exprimées par le secteur, ce dernier y a-t-il été associé ?

Vous déclarez également que le nombre de contrôles effectués ne justifiait pas l'ouverture d'une seconde ligne de contrôle dans un autre centre. L'évaluation réalisée confirme-t-elle vos propos ?

Comment le chiffre des immatriculations de motos d'occasion a-t-il évolué entre 2022 et 2023 en Région bruxelloise ?

Combien de contrôles positifs et négatifs ont-ils été réalisés en 2023 ? Quel est le délai moyen pour obtenir un rendez-vous en vue de l'inspection d'une moto au centre de Schaarbeek ?

Le nombre d'accidents impliquant des motos a-t-il connu une évolution - positive ou négative - depuis l'entrée en vigueur dudit contrôle ponctuel ?

Enfin, vous estimiez nécessaire d'obtenir un accord de coopération avec les autres Régions afin d'uniformiser les règles applicables en matière de cylindrée ou d'introduction d'un contrôle périodique. Comment avez-vous travaillé sur le sujet avec les autres Régions ? Quels sont les résultats obtenus ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le contrôle technique a longtemps été une matière fédérale et cette compétence n'a été régionalisée qu'en 2015. Depuis lors et malgré les contacts réguliers entre les administrations, il existe de petites différences entre les Régions.

Le contrôle technique des motos a été instauré le 1er janvier 2023, et ce, en vertu d'un accord entre les trois Régions sur le contenu des contrôles qui devaient être mis en place, à savoir un contrôle en cas de revente ou après un accident pour certaines cylindrées.

La Région bruxelloise a toujours plaidé pour l'organisation d'un contrôle périodique élargi à toutes les catégories, y compris les plus petites cylindrées. À ce jour, aucun accord dans ce sens n'a toutefois pu être trouvé avec les autres Régions. Une Région voulait bien du contrôle périodique, mais pas de sa généralisation à toutes les cylindrées tandis que l'autre voulait l'inverse. Comme

¹¹⁹⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De technische keuring werd in 2015 geregionaliseerd. Sindsdien zijn er, ondanks regelmatige contacten, kleine verschillen tussen de gewesten.*

De technische keuring voor motorfietsen werd ingevoerd op 1 januari 2023, na een akkoord tussen de drie gewesten over de inhoud van de keuring, namelijk een keuring van bepaalde types motorfietsen bij doorverkoop of na een ongeval.

Het Brussels Gewest heeft altijd gepleit voor een periodieke keuring van alle motorfietsen, zelfs die met de kleinste cilinderinhoud. Ook motorfietsen die niet verkocht worden of betrokken waren bij een ongeval, kunnen immers veel lawaai maken of gevaarlijk zijn voor de bestuurder of andere weggebruikers omdat ze technisch niet in orde zijn. Daarover is evenwel nog geen overeenstemming bereikt met de andere gewesten.

Het heeft geen zin om alleen in Brussel een periodieke keuring in te voeren, aangezien de gebruiker zelf kan beslissen waar hij zijn motorfiets laat keuren. We zetten daarom de dialoog voort. Ik hoop dat de resultaten van de evaluatie de andere gewesten kunnen overtuigen om nog een stap verder te gaan.

Uit de evaluatie van begin november blijkt dat de wachttijd ongeveer een week bedraagt, met pieken tot twee weken. Voorlopig worden er gemiddeld drie halve dagen besteed aan motorkeuringen, waarvan er een gereserveerd is voor professionals. Zolang het nog mogelijk is om het aantal halve dagen te verhogen, is het economisch niet verantwoord om een tweede lijn in een ander centrum te openen.

¹¹⁹⁹ *De halve dag voor professionals is een voorbeeld van de kleine aanpassingen die gebeurden op verzoek van de centra en de professionals.*

In 2023 moesten van de 1.621 keuringen voor wederverkoop 423 motorfietsen opnieuw worden aangeboden door een administratief of technisch probleem. 26% van de motoren was dus niet in orde. We verwachten dat dat cijfer zal dalen zodra er een aantal goede gewoonten ingeburgerd zijn bij de professionals.

Er werden in Brussel 4.970 tweedehands motorfietsen geregistreerd in 2022 en 3.611 in 2023. Dat is een daling met 27,5%.

Volgens Vias Institute is het aantal motorongelukken met gewonden en doden gedaald sinds de invoering van de technische keuring van motorfietsen. Het is echter niet duidelijk of er een rechtstreeks verband is, aangezien er veel factoren meespelen. Om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen, moeten we ervoor zorgen dat motorfietsen in goede staat

souvent, un accord entre les trois Régions ne porte que sur le minimum. Je le déplore, mais j'en prends acte.

La Région bruxelloise reste demandeuse de l'instauration d'un contrôle périodique pour les motos. En effet, aujourd'hui, sauf si elle est revendue ou accidentée, une moto, peu importe sa cylindrée, peut continuer à circuler en faisant énormément de bruit ou en étant dangereuse tant pour le motard que pour les autres usagers, par exemple parce que son système de freinage est défaillant.

Sans collaboration avec les autres Régions, la mise en place d'un contrôle périodique uniquement pour Bruxelles serait inefficace puisque le lieu du contrôle technique relève du choix de l'utilisateur. Cela aboutirait à des situations absurdes où des deux-roues pourraient continuer à circuler sur le territoire de la Région sans être soumis à ce contrôle. Nous continuons donc à privilégier la voie du dialogue. Avec la Flandre, nous étions convenues d'une évaluation de la mise en place du contrôle en 2023. J'espère que, sur la base de cette évaluation, nous pourrions convaincre les autres Régions d'aller plus loin.

En ce qui concerne le contrôle actuellement effectué, une évaluation en a été faite début novembre. Le délai d'attente est d'environ une semaine avec des pointes à quinze jours au maximum. Pour l'instant, seules trois demi-journées en moyenne sont consacrées au contrôle des motos dont l'une est réservée aux professionnels. Dans la mesure où il est encore possible d'augmenter le nombre de demi-jours, l'ouverture d'une seconde ligne dans un autre centre ne pourrait pas se justifier économiquement. Si les autres Régions acceptent le principe d'un contrôle périodique pour toutes les cylindrées, un élargissement des centres de contrôle et des plages horaires serait envisageable, ce qui n'est pas économiquement rentable aujourd'hui.

La demi-journée pour les professionnels que je mentionnais n'est qu'un exemple parmi d'autres des petits ajustements qui ont été faits à la demande des centres ou des professionnels du secteur. Un suivi régulier des chiffres et des retours du centre de Schaerbeek a permis de s'assurer que ce nouveau contrôle s'effectue sans obstacle majeur.

En 2023, parmi les 1.621 contrôles techniques pour revente effectués à Schaerbeek, 423 motos ont dû être représentées, soit pour un problème administratif, soit pour un problème technique. Ainsi, 26 % des motos n'étaient pas en ordre. Nous nous attendons toutefois à ce que ce chiffre diminue une fois que certaines bonnes habitudes auront été prises du côté des professionnels du secteur.

Quelque 4.970 immatriculations de motos d'occasion ont été recensées en 2022 et 3.611 en 2023, soit une baisse de 27,5 %. Selon les statistiques de la Fédération belge et luxembourgeoise de l'automobile et du cycle (Febiac), les immatriculations de motos d'occasion à Bruxelles sont stables et tournent autour de 4.850 depuis 2016, sauf pour l'année 2023. Pour votre information, en 2023, la Flandre a enregistré une baisse de 28,1

verkeren, maar moeten we ook de infrastructuur blijven aanpassen en inzetten op gedragsverandering.

% et ce chiffre monte à 40 % pour la Wallonie pendant la même période.

Enfin, depuis l'entrée en vigueur du contrôle technique moto en janvier 2023, le nombre de motards blessés et de tués a effectivement baissé, selon les chiffres de l'Institut Vias pour les trois premiers trimestres de l'année dernière. Cependant, il serait inutile de chercher une corrélation directe entre ces tendances, tant les facteurs sont nombreux.

Pour réduire le nombre de victimes de la route, il faut non seulement veiller à s'assurer du bon état de fonctionnement des motos, mais aussi continuer à adapter les infrastructures et à faire évoluer les comportements.

¹²⁰¹ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Het aantal inschrijvingen is sterk gedaald, maar misschien houdt dat verband met de lage-emissiezone.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je vous remercie, Madame la Ministre, pour cette réponse très claire. Il est encore un peu tôt pour que cette mesure ait déjà un effet sur le nombre d'accidents. Par contre, on note une très forte diminution du nombre d'immatriculations : plus de 1.500 en moins depuis 2023. N'est-ce pas lié aux nouvelles interdictions de la zone de basses émissions ?

¹²⁰¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *We zien een daling van het aantal inschrijvingen in de drie gewesten.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- On constate une baisse des immatriculations dans les trois Régions, en Flandre et encore plus en Wallonie. Je n'en connais pas les causes.

¹²⁰¹ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Een wachttijd van een week om een afspraak te krijgen is redelijk. Het is dus niet nodig om een nieuwe lijn te openen.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je vous remercie de nous avoir rassurés sur le délai d'attente pour le contrôle technique. Une semaine en moyenne, c'est raisonnable. Il n'est donc pas nécessaire d'ouvrir une nouvelle ligne.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

¹²⁰⁹ **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

¹²⁰⁹ **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,

¹²⁰⁹ **betreffende de goedkeuring van het Tramplan door het strategisch comité van de MIVB.**

concernant l'approbation du plan directeur tram par le comité stratégique de la STIB.

¹²¹¹ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Een beter aanbod is essentieel voor de aantrekkelijkheid van het MIVB-net. Dat kan via een uitbreiding van het net of door de inzet van nieuw rollend materieel. In december 2022 keurde de regering het Tramplan goed, dat een uitbreiding van het tramnet omvat.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le développement du réseau de la STIB est important pour renforcer son attractivité. L'amélioration de l'offre passe à la fois par l'extension du réseau et la mise en place de nouvelles infrastructures, mais aussi par la mise en service de nouveau matériel roulant.

Volgens het evaluatierapport van PricewaterhouseCoopers over het MIVB-beheersplan voor 2019-2023 kan het tramaanbod alleen grondig gewijzigd worden na een beslissing van het gewest en goedkeuring door het strategische comité. Dat comité

À ce titre, le plan directeur tram est un élément important du programme d'amélioration de l'offre. Approuvé par le gouvernement en décembre 2022, il fixe la vision et détermine les priorités en matière d'extension du réseau de trams.

Cependant, à la lecture du rapport d'évaluation de PricewaterhouseCoopers (PwC) sur le contrat de gestion de

heeft echter al jaren niet meer vergaderd, in weerwil van de verplichtingen die in het beheerscontract staan.

Hoe verklaart u dat het Tramplan uit 2022 niet werd goedgekeurd door het strategische comité? Heeft het comité dat het gewestelijke mobiliteitsplan volgt, die taak overgenomen? Zo ja, op welke grond?

De rol van het strategische comité is nogal vaag, maar het zou de samenwerking tussen de MIVB en Brussel Mobiliteit kunnen versterken. Hoe zit het met de rechtszekerheid van het Tramplan zonder de goedkeuring van het comité?

¹²¹³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De MIVB en Brussel Mobiliteit hebben nauw samengewerkt om het Tramplan op te stellen. Daarna heeft de regering het formeel goedgekeurd op 22 december 2022.*

Het contract voor openbare dienstverlening werd door een extern orgaan geëvalueerd. Het evaluatierapport heb ik hier op 19 december 2023 voorgesteld. In het toekomstige beheerscontract wordt de rol van het strategische comité herzien.

De geest van de regeling werd gerespecteerd. Het begeleidingscomité voor het contract voor openbare dienstverlening heeft de meeste taken van het strategische comité overgenomen en heeft ook het Tramplan bekeken. De samenstelling van dat comité is ook nagenoeg dezelfde. Het strategische comité heeft sinds de covidcrisis inderdaad niet meer vergaderd.

la STIB pour la période 2019-2023, il apparaît que l'offre de référence ne peut être substantiellement modifiée que par une décision de la Région présentée et approuvée par le comité stratégique, puis par le ministre de tutelle. Or le rapport précise que si le plan directeur bus implique un changement substantiel de l'offre, c'est également le cas pour le plan directeur tram.

Toutefois, toujours selon le rapport, contrairement aux obligations fixées aux parties, le comité stratégique ne s'est plus réuni après la première année du contrat de gestion. Le plan directeur tram n'aurait dès lors pas été approuvé par l'instance compétente.

Comment expliquez-vous que le plan directeur tram 2022 n'ait pas été approuvé par le comité stratégique de la STIB ? Est-ce le comité de suivi du plan régional de mobilité qui s'en est chargé après analyse ? Si oui, sur quelle base ?

Le contrat de gestion de la STIB, que vous venez d'approuver, est assez flou concernant les missions du comité stratégique. S'il se réunissait, il pourrait être le lieu d'une collaboration renforcée entre la STIB et Bruxelles Mobilité. D'autre part, qu'implique, en matière de validité et de sécurité juridique, son absence d'approbation du plan directeur ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Tout d'abord, en réponse à la question de M. Weytsman qui vient d'être reportée, sur le comité stratégique et son fonctionnement à l'avenir, j'explique pourquoi le comité de suivi tel qu'il existait était considéré comme lourd, et pourquoi certaines de ses attributions ont été octroyées à d'autres organes. Cependant, je partage votre avis ; il faut une bonne collaboration entre la STIB, Bruxelles Mobilité et les autres organes concernés.

Le plan directeur tram a fait l'objet d'un travail d'étude approfondi au niveau de la STIB en collaboration avec Bruxelles Mobilité, comme cela se fait toujours pour ce genre de travaux. Il a ensuite fait l'objet d'un processus de décision formel au sein du gouvernement régional, avant d'être approuvé le 22 décembre 2022.

Le contrat de service public a fait l'objet d'une évaluation par un organisme externe. Le rapport de cette évaluation vous a été présenté ici le 19 décembre dernier. Le rôle du comité stratégique dans le futur contrat de gestion a été revu sur la base des expériences et des indices observés.

Les modalités prévues ont été observées dans l'esprit, au moyen d'un autre comité - le comité de suivi du contrat de service public -, qui a assuré la plupart des tâches incombant au comité stratégique. Cependant, la réunion du comité stratégique tel que prévue dans le contrat de service public n'a effectivement plus eu lieu depuis la crise sanitaire. Par ailleurs, selon l'article 17.1 du contrat, ce type de plan est présenté au comité stratégique et non pas approuvé par celui-ci, il est ensuite validé par le ministre en fonction.

¹²¹⁵ *Overigens moeten dit soort plannen volgens het beheerscontract alleen voorgelegd worden aan het comité en moeten ze alleen goedgekeurd worden door de bevoegde minister. Dat is ook zo gebeurd. Er is dus geen juridisch probleem. Het Tramplan wint bovendien aan legitimiteit doordat niet alleen de minister, maar de voltallige regering het heeft goedgekeurd.*

De verschillende projecten van het Tramplan krijgen nu allemaal hun beloop en volgen de geijkte procedures.

¹²¹⁷ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).* - *Ik heb het verschil tussen de twee comités niet goed begrepen. Waarom worden die nog allebei vernoemd in het nieuwe beheerscontract? Welke rol spelen ze? Waarom staat in het beheerscontract dat het strategische comité zich over de richtplannen moet buigen als u ze niet aan dat comité voorlegt?*

¹²¹⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).* - *Volgende week antwoord ik op een specifieke vraag van de heer Weytsman over dit onderwerp. Dan zal alles duidelijk worden.*

- Het incident is gesloten.

Le plan directeur tram a été présenté au comité de suivi, qui a repris une partie des attributions du comité stratégique ainsi que sa composition (Bruxelles Mobilité, la STIB et le cabinet). Il a ensuite été approuvé par le gouvernement dans sa totalité.

L'absence d'approbation par le comité stratégique n'a donc aucune conséquence juridique puisqu'elle n'était pas requise. En outre, l'approbation de ce plan par l'ensemble du gouvernement renforce sa légitimité : il est ainsi validé non seulement par la ministre, comme l'exige le contrat, mais également par le reste des partenaires de l'exécutif. La validité et la sécurité juridique de ce texte ne courent dès lors aucun risque.

En outre, chaque projet suit son propre cours : il doit d'abord être élaboré, puis parcourir un processus individuel jalonné de demandes d'approbation, comme je l'invoquais pour la ligne de tram passant par Tour & Taxis. Le tracé est approuvé par le gouvernement, puis vient l'étape de la demande de permis, et enfin des décisions du gouvernement, de la ministre ou des organes compétents comme urban.brussels.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR). - Madame la Ministre, je n'ai pas bien compris la différence entre ce comité de suivi et ce comité stratégique. Pourquoi le nouveau contrat de gestion prévoit-il encore ces deux organes si, pour le plan directeur tram, vous n'avez pas eu besoin d'une adoption de la part du comité stratégique ?

Au départ, j'imagine que ces deux structures avaient des fonctions différentes, mais à la suite de la crise du Covid-19, le comité de suivi a pris beaucoup plus de place. Ses membres se sont en tout cas réunis beaucoup plus fréquemment, prenant des décisions fondamentales pour la STIB. En parallèle, nous avons le sentiment que le comité stratégique est devenu moins important. Vous dites que les deux structures ont exactement les mêmes représentants. Quelle est dès lors la fonction des uns et des autres ? Pourquoi avoir demandé que ces plans directeurs soient avalisés par le comité stratégique si vous ne les lui soumettez pas ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre. - Les informations que vous me demandez sont reprises dans la réponse que je donnerai la semaine prochaine à la question de M. Weytsman. Je crains qu'il vous faille attendre ce moment-là pour mieux comprendre la situation.

- L'incident est clos.