



**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 19 MAART 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 19 MARS 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 mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	7
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende het project van heraanleg van de Tervurenlaan.	
Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban	10
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de verkeersveiligheid bij sneeuwval.	
Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Francis Dagrín	11
betreffende het sneeuwplan van de MIVB.	
Mondelinge vraag van de heer Marc-Jean Ghyssele	16
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de verlichtingsproblemen op gewestwegen.	
Vraag om uitleg van mevrouw Carla Dejonghe	17
aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van	

SOMMAIRE

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	7
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
concernant le projet de réaménagement de l'avenue de Tervueren.	
Question orale de M. Jamal Ikazban	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 la gestion de la sécurité routière par temps de neige.	
Question orale jointe de M. Francis Dagrín	11
concernant la gestion du plan neige de la STIB.	
Question orale de M. Marc-Jean Ghyssele	16
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
concernant les problèmes d'éclairage sur les voiries régionales.	
Demande d'explications de Mme Carla Dejonghe	17
à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de	

het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

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

en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende de onveiligheid in de MIVB-stations gelinkt aan de oprukkende drugsproblematiek.

Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Els Rochette

18

betreffende de implementatie van de aangekondigde maatregelen voor dak- en thuislozen en drugsverslaafden op het MIVB-netwerk.

Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Aurélie Czekalski

18

betreffende het jaarverslag 2023 over daklozen en drugsverslaafden op het MIVB-net.

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)

Mevrouw Els Rochette (Vooruit.brussels)

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)

De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)

De heer Gilles Verstraeten (N-VA)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van de heer Marc Loewenstein

32

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,

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

et à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,

concernant l'insécurité dans les stations de la STIB liée au problème grandissant de la drogue.

Demande d'explications jointe de Mme Els Rochette

concernant la mise en œuvre des mesures annoncées relatives aux sans-abri, aux sans-logis et aux toxicomanes présents sur le réseau de la STIB.

Demande d'explications jointe de Mme Aurélie Czekalski

concernant le bilan 2023 concernant les personnes en errance et les toxicomanes sur le réseau de la STIB.

Discussion conjointe – Orateurs :

Mme Carla Dejonghe (Open Vld)

Mme Els Rochette (Vooruit.brussels)

Mme Aurélie Czekalski (MR)

M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés)

M. Gilles Verstraeten (N-VA)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de M. Marc Loewenstein

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-

belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende de onderbreking van de metrowerken aan het Noordstation.		Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière, concernant le blocage du chantier du métro à la gare du Nord.	
Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Francis Dagrín	32	Demande d'explications jointe de M. Francis Dagrín	32
betreffende de opschorting van de werken aan metrolijn 3 bij het Noordstation.		concernant la suspension du chantier du métro 3 à la gare du Nord.	
Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Cieltje Van Achter	32	Demande d'explications jointe de Mme Cieltje Van Achter	32
betreffende de stilgelegde werkzaamheden aan het noordelijke deel van metro 3.		concernant l'arrêt des travaux sur le tronçon nord de la ligne de métro 3.	
Samengevoegde bespreking – Sprekers:		Discussion conjointe – Orateurs :	
De heer Marc Loewenstein (DéFI)		M. Marc Loewenstein (DéFI)	
De heer Francis Dagrín (PTB)		M. Francis Dagrín (PTB)	
De heer Gilles Verstraeten (N-VA)		M. Gilles Verstraeten (N-VA)	
Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)		Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)	
Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)		Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Mondelinge vraag van mevrouw Victoria Austraet	41	Question orale de Mme Victoria Austraet	41
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, betreffende de aankoop door de MIVB van een gebouw dat bestemd is voor de verhuizing van de Haute École Francisco Ferrer.		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'acquisition par la STIB d'un bâtiment destiné à la relocalisation de la Haute École Francisco Ferrer.	
Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	43	Question orale de M. Marc Loewenstein	43
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,	

betreffende de gevolgen voor de Brusselse mobiliteit van de vertragingen op het spoor en de aangekondigde tariefverhoging bij de NMBS.

concernant l'évaluation de l'impact des retards de trains et de l'annonce d'une hausse des tarifs de la SNCB sur la mobilité bruxelloise.

1103 Voorzitterschap: de heer Arnaud Verstraete, eerste
ondervoorzitter.

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

1105 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

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

1105 betreffende het project van heraanleg van de Tervurenlaan.

concernant le projet de réaménagement de l'avenue de
Tervueren.

1107 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- De
heraanleg van de Tervurenlaan is gericht op de beperking van
conflicten tussen de verschillende weggebruikers. De plannen
stoten echter nog steeds op hevig verzet van de buurtbewoners.
Ze vinden dat er te weinig geluisterd werd naar de eisen van het
buurtcomité.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- L'objectif affiché du
réaménagement de l'avenue de Tervueren est, notamment, de
clarifier les zones dédiées aux déplacements des différents
modes, en diminuant les conflits, notamment entre piétons et
cyclistes.

*U gaf eerder aan dat de inbreng van de buurtbewoners gebruikt
zou worden om de voorgestelde plannen aan te passen, maar het
is niet duidelijk welke verbeteringen er werden doorgevoerd.*

Toutefois, malgré les mois d'attente et la réunion d'information
de septembre 2023, le projet suscite toujours de vives inquiétudes
et une opposition notable de la part des riverains. Les
principales préoccupations portent sur l'absence d'écoute envers
les revendications du comité de quartier, notamment en ce qui
concerne la conception d'une piste cyclable, les changements
prévus pour la circulation automobile et son impact sur le
patrimoine, notamment le palais Stoclet.

*Hoe staat het nu met het project? Welke aanpassingen werden
er doorgevoerd op basis van de inbreng van de buurtbewoners?*

*Zullen tramlijnen 39 en 44 door de Georges en Jacques
Martinstraat en de Hertogstraat rijden, met alle lawaai van
dien?*

Malgré quelques ajustements, les résidents craignent que
le projet ne tienne pas suffisamment compte de leurs
préoccupations et s'interrogent sur l'issue de l'enquête publique.
De plus, vous aviez précédemment indiqué que les contributions
des riverains permettaient d'adapter la proposition. Or, il
apparaît que des difficultés sont rencontrées pour déterminer
quelles améliorations profiteront au projet, tant pour le square
Montgomery que pour la partie qui rejoint le square Léopold II.

*De renovatie van station Montgomery, die gepland staat voor
2028, zou worden losgekoppeld van de heraanleg van de
Tervurenlaan, die u sneller wilt laten vorderen. Hoe zit dat
precies?*

Qu'en est-il de ce projet ? Quels ajustements ont-ils été apportés
en réponse aux commentaires et préoccupations des riverains ?

*Volgens Brussel Mobiliteit zou 98% van de parkeerplaatsen
kunnen blijven, maar naar schatting zou er een honderdtal
parkeerplaatsen verdwijnen.*

Qu'en est-il du passage bruyant des trams 39 et 44 dans la rue
G.J. Martin et la rue du Duc ?

*Wordt ook de Leopold II-square heringericht in het kader van
dit project?*

Qu'en est-il du découplage entre la rénovation de la station
Montgomery prévue pour 2028 et le réaménagement que vous
souhaitez accélérer ?

*Zult u eindelijk de onmiddellijke omgeving van het Stocletpaleis
verfraaien?*

Bruxelles Mobilité affirme que le réaménagement permettra de
garder 98 % du stationnement. Pourtant, selon les estimations,
une centaine de places devrait disparaître dans la zone.

*De vergunningsaanvraag werd ingediend in december 2023,
maar in februari 2024 werd de aanvraag opgeschort. Waarom?
Welke informatie ontbreekt er?*

Le projet de réaménagement comprendra-t-il le square Léopold
II ? Dans la négative, pourquoi ?

*Helaas is het openbaar onderzoek nog niet van start gegaan,
anders had ik meer concrete vragen kunnen stellen.*

Bien que le projet ne le prévoit pas, comptez-vous enfin
améliorer les abords du palais Stoclet ?

¹¹¹¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Op het gedeelte van de Tervurenlaan tussen Merode en de Leopold II-square passeren erg veel fietsers, maar er is geen veilig fietspad. Het is een ontbrekende schakel in het fietsnetwerk dat het centrum met de buitenwijken verbindt.*

Er zijn vier ongevalgevoelige zones in de onmiddellijke omgeving van de bestudeerde zone. Vooral op de Montgomerysquare doen zich veel ongevallen voor. Bovendien zet de huidige verkeerssituatie op de Tervurenlaan automobilisten aan tot overdreven snelheid.

Het voorgestelde heraanlegproject is evenwichtig. Het komt tegemoet aan de behoeften van de verschillende weggebruikers, herstelt de historische glans van de laan en zorgt voor meer veiligheid.

Er werden talrijke bijeenkomsten georganiseerd over het project met meerdere wijkcomités en plaatselijke besturen. Het werd meermaals aangepast en de huidige versie werd op 11 september 2023 aan de bevolking voorgelegd.

Het project voorziet enkel in een tweerichtingsfietspad tussen de Pater de Dekenstraat en het Jubelpark, zoals nu ook al het geval is. Dat fietspad stond ook al in het project dat de gemeente Etterbeek voorstelde. Mocht daar een eenrichtingsfietspad komen, dan zouden de fietsers die uit de Pater de Dekenstraat komen, de Tervurenlaan moeten oversteken om het Jubelpark en de omliggende fietspaden te bereiken.

Concernant openpermits.brussels, la demande de permis a été déposée en décembre 2023, mais le permis a été suspendu en février 2024. Pourquoi ? Quelles informations manque-t-il ?

Si l'enquête publique avait débuté, j'aurais pu consulter le plan et poser des questions concrètes. Malheureusement, ce n'est pas le cas et je le déplore.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'avenue de Tervueren entre Merode et le square Léopold II est l'un des axes de la Région bruxelloise les plus empruntés par les cyclistes. Pourtant, il n'y a pas, à ce jour, d'aménagement sécurisé pour ces usagers. Ni le réseau express régional pour cyclistes (RER vélo), ni le plan régional de développement durable, ni le plan régional de mobilité ne proposent d'aménagement cyclable spécifique sécurisé et de qualité, et cela, sur une longueur d'environ 1,3 km.

Il s'agit là d'un tronçon manquant dans le réseau cyclable existant, d'une longueur de dix kilomètres, qui permet de relier le centre à la périphérie. Merode et Montgomery sont des distributeurs prééminents et ce RER vélo requiert donc un aménagement.

Il existe quatre zones à concentration d'accidents (ZACA) à proximité immédiate de la zone de l'étude. Notons en particulier le square Montgomery, qui est une ZACA de niveau 2, avec 38 accidents graves et 46 blessés légers, dont 28 usagers vulnérables et 2 trams ou bus impliqués. Ce rond-point est un passage obligé, mais difficile pour tous les modes de déplacement (cyclistes, piétons, automobilistes).

De manière générale, l'avenue de Tervueren est une artère rectiligne et large, avec un profil très autoroutier, des tunnels et des échangeurs. Un tel profil incite les automobilistes à adopter une vitesse excessive.

Le projet proposé est équilibré. Il permet non seulement de répondre aux besoins de l'ensemble des modes de déplacement, mais aussi de restaurer le lustre urbanistique d'antan d'une des plus belles avenues de la Région grâce à un nouvel alignement d'arbres, le tout en assurant une plus grande sécurité pour tous les usagers.

Ce projet a fait l'objet de multiples rencontres avec plusieurs comités de riverains, administrations communales et autorités locales. Il a évolué de manière constante et sa mouture actuelle a été présentée à l'ensemble de la population lors d'une réunion organisée le 11 septembre 2023. Il est le fruit d'une coconstruction avec les communes.

Dans le projet, la piste cyclable bidirectionnelle existe uniquement entre la rue Père de Deken et le parc du Cinquantenaire. Pour rappel, c'est déjà le cas aujourd'hui. Ce tronçon est une connexion majeure dans le réseau des itinéraires cyclables régionaux. Cette piste cyclable figurait également dans le plan proposé par la commune d'Etterbeek. La mise de ce tronçon en trafic unidirectionnel empêcherait les cyclistes venant de la rue Père de Deken de rejoindre aisément le parc du Cinquantenaire et ses pistes cyclables périphériques

¹¹¹³ *Het renovatieproject voor het metrostation omvat ook de studie over de heraanleg van de eindhalte van tramlijnen 39 en 44 en het schrappen van de tramroute door de Georges en Jacques Martinstraat en de Hertogstraat. De heraanleg van de Tervurenlaan daarentegen heeft enkel betrekking op de rijweg, en in het bijzonder de fietspaden.*

De werken zijn niet aan elkaar gekoppeld en verlopen volgens een ander tijdschema. Voor het station zal er voornamelijk ondergronds gewerkt worden, wat de zaak er niet eenvoudiger op maakt. Brussel Mobiliteit en de MIVB onderzoeken alternatieve oplossingen voor de eindhalte van de tram. Volgens de voorlopige planning zouden de werken in 2028 van start gaan.

Brussel Mobiliteit en de MIVB werken wel nauw samen aan beide projecten om erop toe te zien dat ze verenigbaar zijn.

In het voorjaar van 2022 hebben de gemeenten Etterbeek, Sint-Lambrechts-Woluwe en Sint-Pieters-Woluwe samen met de politiezone Montgomery de verkeersveiligheid op de Montgomerysquare getest. Daaruit bleek dat die er behoorlijk op vooruitgaan was ten opzichte van de voorgaande jaren.

De huidige versie van het project voorziet in 358 parkeerplekken. Dat zijn er 8 minder dan nu.

¹¹¹⁵ *Gezien de emblematische en beschermde status van het Stocletpaleis vergt de herinrichting van de omgeving specifieke studies en procedures en bijgevolg een afzonderlijk project.*

structurantes. En effet, ils devraient alors traverser l'axe de l'avenue de Tervueren.

Le projet de rénovation de la station intègre aussi bien l'étude sur le réaménagement du terminus des lignes de tram 39 et 44 que la suppression du passage des trams dans la rue Georges et Jacques Martin et la rue du Duc. Par contre, le projet de réaménagement de l'avenue de Tervueren ne vise que la voirie, principalement les pistes cyclables.

Les travaux relatifs à ces deux projets ne sont pas liés, compte tenu de leurs temporalités différentes. Le projet de réaménagement de la station visant essentiellement un ouvrage souterrain, il requiert des études de stabilité, géotechniques et architecturales, ainsi que des équipements plus spécifiques.

Les études de réaménagement de la station sont dans leur phase d'esquisse, aussi bien pour les adaptations et améliorations dans la station que pour la suppression du passage des lignes de tram 39 et 44 dans la rue du Duc et la rue Georges et Jacques Martin. Bruxelles Mobilité et la STIB étudient des solutions alternatives de terminus, souterraines ou non, pour les trams afin d'améliorer l'intermodalité et réduire les contraintes d'exploitation.

Le plan prévisionnel annonce un début des travaux en 2028. Je reste toutefois prudente, compte tenu de l'état d'avancement des études.

Les deux projets sont gérés en étroite collaboration par les directions de Bruxelles Mobilité et de la STIB, afin de garantir leur compatibilité.

Les données objectives du test de sécurité routière sur le square Montgomery, réalisé entre le 2 mars et le 30 avril 2022, nous ont été communiquées par les services de la mobilité des communes d'Etterbeek, de Woluwe-Saint-Lambert et de Woluwe-Saint-Pierre, lesquelles ont produit, conjointement avec la zone de police Montgomery, un rapport d'évaluation. Le constat est qu'aucun accident n'a été rapporté alors que l'impact de la pandémie de Covid-19 et du télétravail sur le trafic a été moindre qu'en 2020 et 2021. En effet, treize accidents, tous véhicules confondus, avaient été rapportés en 2019, onze en 2020 et quatorze en 2021. Il y a donc une nette amélioration de la situation dans cette ZACA.

En matière de stationnement, la version actuelle du projet prévoit une offre de 358 places sur un total de 366 places existantes, soit 8 places supprimées.

En raison de la protection du palais Stoclet et du caractère emblématique de la zone concernée par le projet, une étude et une procédure administrative spécifiques sont nécessaires. Le projet de réaménagement s'interrompt avant le square Léopold II, mais ce dernier mérite en effet lui aussi un réaménagement, qui se fera dans le cadre d'un autre projet.

1117 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Waarom is het openbaar onderzoek niet van start gegaan in februari 2024, zoals aangekondigd? Wat is precies het probleem? Ontbreekt er informatie of heerst er onenigheid? De gemeente Sint-Pieters-Woluwe geeft immers de voorkeur aan twee eenrichtingsfietspaden.*

U beschouwt de renovatie van station Montgomery en de heraanleg van de Tervurenlaan als afzonderlijke projecten, maar ze hebben wel een zeer grote invloed op elkaar. Ik begrijp niet goed waarom u geen globaal project plant.

Hebt u een onderzoek besteld over de omgeving van het Stocletpaleis? Die kan wel een opknapbeurt gebruiken.

1119 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Dit project is het resultaat van een compromis met de betrokken gemeenten.*

De fietspaden zijn drie meter breed. Dat is werkelijk noodzakelijk om het drukke fietsverkeer daar te kunnen verwerken. Er worden ook nog andere maatregelen gepland voor fietsers en voetgangers.

Ten slotte ben ik niet bevoegd voor de organisatie van het openbaar onderzoek. Daarvoor richt u zich het beste tot de betrokken gemeente.

1119 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Naar verluidt is het openbaar onderzoek nog niet gestart omdat er geen akkoord is met de gemeente.*

- Het incident is gesloten.

1125 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN**

1125 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Le permis a été déposé en décembre 2023 et vous aviez annoncé le début de l'enquête publique pour février 2024. Pourquoi n'est-ce pas le cas ?

Pouvez-vous nous expliquer où se trouve le goulet d'étranglement ? Est-ce au niveau de la STIB, de Bruxelles Mobilité, de la commune de Woluwe-Saint-Pierre ? Y a-t-il des éléments manquants ? Êtes-vous parvenue à un accord sur le modèle avec la commune ? Cette dernière, tout comme ses habitants, souhaite deux pistes monodirectionnelles et sont opposés à des latérales inversées, qui figurent pourtant dans votre projet.

Vous considérez que le projet de la station Montgomery et celui de l'avenue de Tervueren sont distincts. Pourtant, l'un a indubitablement un impact sur l'autre. L'incidence peut grandement différer lorsqu'il est question de l'espace public ; construire d'un côté pour détruire de l'autre est impensable. Pourquoi ne vous inscrivez-vous pas dans un projet global intégrant la station Montgomery ? Nous y verrions beaucoup plus clair.

Vous dites qu'il est possible de s'intéresser au square Léopold II, mais avez-vous pris la décision de diligenter une étude permettant enfin un aménagement autour du palais Stoclet ? L'espace public en serait grandement amélioré, pour les visiteurs comme pour les riverains.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Ce projet a fait l'objet d'un long travail et d'un compromis avec les communes. Je le défends et j'espère que les communes le défendront également.

Les pistes unidirectionnelles sont larges de trois mètres. C'est essentiel pour absorber le flux important de cyclistes sur cet axe fortement emprunté. Pour éviter les pistes bidirectionnelles et faciliter les changements de direction, des passages pour piétons et cyclistes sont en train d'être créés.

L'enquête publique ne relevant pas de ma compétence, je vous renvoie vers la commune concernée pour la question relative au calendrier.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Pour que l'enquête publique puisse débiter, le dossier doit être finalisé. Or il semble qu'il manque votre feu vert, faute d'accord avec la commune. J'aimerais savoir où se situe le blocage.

- L'incident est clos.

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,

1125 **betreffende de verkeersveiligheid bij sneeuwval.**

1127 **TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FRANCIS DAGRIN**

1127 **betreffende het sneeuwplan van de MIVB.**

1127 **De voorzitter.-** Bij afwezigheid van de heer Jamal Ikazban wordt de mondelinge vraag voorgelezen door mevrouw Leila Agic.

1131 **Mevrouw Leila Agic (PS)** (in het Frans).- *De sneeuw aan het begin van het jaar veroorzaakte heel wat problemen op de weg. Hoewel er zout was gestrooid, werd er op de Ring en op de wegen in de stad niet sneller dan 20 km/u gereden. Het bovengrondse net van de MIVB werd ernstig verstoord en de Belliardtunnel en de Reyers-Meisertunnel moesten worden gesloten. Bovendien konden meerdere vuilnisophalingen niet plaatsvinden.*

Om de impact van sneeuwval op de verkeersveiligheid te beperken, zouden automobilisten winterbanden moeten gebruiken. Volgens Vias Institute is de gemiddelde remafstand bij temperaturen onder 7°C immers 20% korter met winterbanden dan met zomerbanden, en tot 50% korter als de wegen besneeuwd zijn. Bovendien schrijft het verkeersreglement bepaalde veiligheidsregels voor bij sneeuw, zoals het ijsvrij maken van de voorruit.

Welke impact had de sneeuwval aan het begin van het jaar op de verkeersveiligheid? Hoeveel automobilisten zijn betrapt op het niet naleven van bepaalde basisregels? Welke overtredingen werden vastgesteld?

Wanneer zijn de strooiwagens aan het werk gegaan? Werden ze verrast door de omvang van de sneeuwval, waarbij de tunnels gesloten moesten worden?

Bestaat er een plan om de impact van sneeuwval op het openbaar vervoer te beperken? Waren de voertuigen van de MIVB uitgerust met winterbanden?

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

concernant la gestion de la sécurité routière par temps de neige.

QUESTION ORALE JOINTE DE M. FRANCIS DAGRIN

concernant la gestion du plan neige de la STIB.

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

Mme Leila Agic (PS).- Si le retour de la neige, lors de ce début d'année, a fait le bonheur des plus jeunes avec les batailles de boules de neige tout en rappelant des souvenirs d'enfance aux plus vieux, les perturbations sur nos routes ont également été au rendez-vous.

Si le télétravail a bien été conseillé aux Bruxellois, tous n'ont pas fait ce choix et pour ceux qui ont dû prendre les transports en commun ou leur véhicule personnel, les difficultés rencontrées lors des déplacements ont été réelles. Entre les chaussées très glissantes, une visibilité moins bonne, les embouteillages ou une circulation fortement ralentie, les embarras de circulation étaient multiples.

Malgré le passage des épanduses, la vitesse enregistrée sur le ring de Bruxelles ne dépassait pas 20 km/h, et ce n'était pas plus rapide sur nos routes intérieures. Ainsi le réseau de la STIB en surface a été très perturbé par les premières chutes de neige, tandis que les tunnels Belliard et Reyers-Meiser ont dû être fermés. Par ailleurs, plusieurs collectes des camions poubelles de Bruxelles Propreté ont dû être interrompues.

Les perturbations sur les routes du pays sont inévitables avec le retour de la neige mais, pour réduire l'impact sur la sécurité routière, il faut que les automobilistes aient pensé à installer des pneus hiver. Pourtant, certains continuent de rouler avec des gommages estivales. Selon l'Institut Vias, les distances moyennes de freinage en deçà de 7 degrés seraient 20 % moins importantes avec des pneus neige qu'avec des gommages été, et jusqu'à 50 % sur la neige.

Par ailleurs, le Code de la route impose certaines règles de gestion de la sécurité en temps de neige. Le dégivrage du pare-brise est par exemple une obligation permettant d'améliorer la visibilité sur la route. D'ailleurs, une amende salée est prévue en cas d'oubli.

Sur le plan de la sécurité routière, quel est le bilan des chutes de neige de ce début d'année ? Combien d'automobilistes ont-ils été pris en défaut pour non-respect de certaines règles élémentaires ? Quels sont les manquements constatés ?

À quel moment les épanduses ont-elles commencé leur travail ? Ont-elles été dépassées par l'ampleur des chutes de neige de sorte que l'on doive fermer les tunnels ?

1135 **De heer Francis Dagrín (PTB)** (in het Frans).- Door de zware sneeuwval midden januari moesten pendelaars, schoolkinderen, koeriers en vele anderen zich aanpassen. In dergelijke omstandigheden is het openbaar vervoer des te belangrijker.

De PTB prijst de moed en het professionalisme van het MIVB-personeel dat in die uiterst moeilijke omstandigheden is blijven werken. De feedback van de vakbonden en werknemers doet evenwel vragen rijzen over het sneeuwplan van de MIVB.

Hoewel er al enkele dagen sneeuw was voorspeld, waren veel wegen glad omdat er niet voldoende was gestrooid, waardoor zich een aantal vermijdbare ongevallen voordeden.

Het gebrek aan actuele informatie leidde dan weer tot vermijdbare woordenwisselingen tussen passagiers en personeel. De busmanager en de dienstdoende inspecteur waren die dag naar verluidt onbereikbaar. De verkeerscentrale was volledig overbelast en kon de situatie niet beheren. Veel personeelsleden werden aan hun lot overgelaten en moesten urenlang in de kou op aflossing wachten.

Het is belangrijk om lessen uit die problemen te trekken. Waarom zijn er gelede bussen op het netwerk ingezet? Zelfs standaardbussen zonder winterbanden slipten op veel plaatsen. Waarom werd er niet meer gestrooid? Hoeveel ongevallen vonden er plaats? Wat waren de oorzaken? Welke maatregelen zijn er gepland om een herhaling van dergelijke problemen te voorkomen? Zal de verkeerscentrale bijvoorbeeld worden versterkt wanneer het nog eens sneeuwt?

1137 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- Ik wil de personeelsleden van Brussel Mobiliteit en de MIVB bedanken. Ze hebben op 17 januari onvermoeibaar gewerkt om

Y a-t-il un plan de réduction de l'impact de la neige pour la circulation des véhicules de la STIB ? Quels sont ceux qui ont été privilégiés dans la gestion des chutes de neige ? Les véhicules de la STIB étaient-ils munis de pneus neige ?

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

M. Francis Dagrín (PTB).- Les chutes de neige importantes de la mi-janvier ont fortement affecté la Région bruxelloise, ce n'est un secret pour personne. Navetteurs, écoliers, livreurs et bien d'autres ont dû s'adapter à cette météo difficile. Dans ce genre de circonstances, la mission de service public de la STIB est d'autant plus importante et nécessaire.

Si le PTB salue le courage et le professionnalisme des agents de la STIB qui ont continué à travailler dans ces conditions plus que difficiles, les retours qui nous viennent du terrain nous interpellent quant à l'organisation et la gestion du plan neige de la société de transport public le mercredi 17 janvier 2024. En effet, alors que des chutes de neige sur Bruxelles étaient annoncées depuis plusieurs jours, il nous revient par les syndicats et les travailleurs que de nombreux manquements ont été à déplorer. Certains d'entre eux auraient d'ailleurs pu avoir des conséquences dramatiques, ce qui n'a heureusement pas été le cas.

Étant donné que de nombreuses voiries étaient glissantes et impraticables, plusieurs accidents et collisions évitables se sont par exemple produits, en raison du manque d'épandage préventif et continu. Le manque d'informations aux voyageurs en temps réel sur les déviations et limitations a, quant à lui, engendré des altercations évitables entre le personnel et des voyageurs. La direction bus et l'inspecteur de garde n'auraient pas été joignables ce jour-là. Le dispatching, complètement submergé, ne pouvait gérer la situation en temps réel. Beaucoup d'agents de conduite ont été livrés à eux-mêmes, bloqués sur le réseau. Enfin, de très nombreux agents ont attendu des heures dans le froid sur les lieux de remplacement.

Il est aujourd'hui essentiel de tirer le bilan de ces dysfonctionnements pour éviter qu'un tel scénario ne se reproduise à l'avenir. Pourquoi des bus articulés ont-ils été déployés sur le réseau, alors qu'en cas de chute de neige, ces véhicules sont encore plus dangereux à maîtriser ? Alors que même les bus standards, non équipés de pneus hiver, glissaient sur de nombreux tronçons, les grands bus articulés ont d'autant plus peiné. Pourquoi n'y a-t-il pas eu davantage d'épandages sur les voiries ? Quel est le bilan (nombre d'accidents, blessés éventuels, etc.) de cette journée du 17 janvier 2024 et quelle évaluation en faites-vous ? Qu'avez-vous convenu avec la STIB pour que les manquements constatés ne se reproduisent plus ? Quelles mesures ont-elles été prises pour renforcer le dispatching lors de la prochaine chute de neige ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je tiens tout d'abord à remercier et à féliciter le personnel de Bruxelles Mobilité et de la STIB, qui s'est mobilisé sans compter pour ramener

alle passagiers naar hun bestemming te brengen toen het begon te sneeuwen.

De politie houdt enkel cijfers bij over ongevallen waarbij minstens een voertuig en een gewonde zijn betrokken. Bovendien worden de cijfers pas om de drie maanden meegedeeld. Ze zullen dus niet voor eind maart beschikbaar zijn.

De MIVB registreerde zelf dertien ongevallen op 17 januari, waarvan negen met standaardbussen en vier met gelede bussen. Er reden die dag ongeveer 700 bussen. Het ging om kleine botsingen als gevolg van het gladde wegdek. Niemand raakte gewond.

Op 17 januari begon de dienstverlening normaal en reden alle lijnen volgens plan. Rond de middag begon het te sneeuwen, zoals aangekondigd. In het kader van haar openbare dienstopdracht diende MIVB alles in het werk te stellen om passagiers 's avonds weer thuis te krijgen. Het netwerk stilleggen was geen optie.

Om de veiligheid van de reizigers en het personeel te garanderen, werden meerdere voorzorgsmaatregelen genomen op basis van de feedback van de chauffeurs en supervisors, zoals het inkorten van routes en verzoeken om extra strooirotonden. Dankzij het winterplan van de MIVB kon een bevredigend vervoersaanbod worden behouden.

Zoals bij elke crisis is de MIVB al begonnen met een analyse om lering te trekken uit de situatie en het beheer nog te verbeteren door de aanpassing van het aanbod tijdens winterse weersomstandigheden, de verbetering van de communicatie met passagiers en personeel, de bewustmaking van chauffeurs over defensief rijgedrag en de tijdelijke versterking van de verkeerscentrale om oproepen van chauffeurs te behandelen.

In de nacht voordien werd er op het hele gewestelijke netwerk preventief gestrooid om ijzelvorming door de verwachte sneeuwval te voorkomen.

tout le monde chez soi lorsque la neige s'est abattue sur la capitale et pour éviter que celle-ci ne soit paralysée. Malgré des conditions météorologiques difficiles, qui n'avaient plus été vécues à Bruxelles depuis de nombreuses années, l'immense majorité du personnel a eu à cœur de ramener chez eux les voyageurs arrivés sans encombre le matin avec la STIB ou en voiture.

Les données d'accidents provenant de la police ne reprennent que les accidents impliquant au moins un véhicule et un blessé. Celles-ci étant communiquées tous les trois mois, les données de l'épisode neigeux ne seront pas disponibles avant fin mars 2024.

En ce qui concerne spécifiquement la STIB et la journée du mercredi 17 janvier, la STIB a enregistré, sur les quelque 700 bus en circulation ce jour-là, treize accidents liés aux conditions météorologiques. Dans ces accidents, qui résultaient de glissades, personne n'a été blessé. Il ne s'agissait que de collisions légères. Sur ces treize accidents, neuf concernaient des bus standards et quatre, des bus articulés.

Concernant le déroulé de la journée du 17 janvier, la journée d'exploitation a débuté de manière ordinaire, avec toutes les lignes opérant conformément à l'offre prévue. L'offensive hivernale annoncée a commencé vers midi. Cela signifie que la STIB avait une mission de service public consistant à tout mettre en œuvre, malgré les conditions difficiles, pour ramener le soir, à leur domicile, les gens transportés le matin sur leur lieu de travail. Mettre le réseau à l'arrêt, comme l'exigeaient certains, ne constituait en aucun cas une option responsable.

Afin de garantir la sécurité tant des voyageurs que du personnel, des mesures conservatoires ont été mises en place à la lumière des remontées d'informations des superviseurs et des chauffeurs, présents en nombre sur le terrain : limitations de lignes, demandes d'épandages supplémentaires aux communes et à la Région, etc. Les plans hiver de la STIB ont démontré leur efficacité en maintenant, malgré les difficultés, une offre de transport satisfaisante. Le sens des responsabilités, l'esprit d'initiative et la solidarité de l'ensemble des travailleurs présents sur le terrain ce jour-là sont à saluer.

Comme elle le fait lors de chaque crise, la STIB a d'ores et déjà entamé des réflexions avec les différents départements opérationnels concernés, afin de tirer les enseignements de la situation vécue et d'améliorer la gestion de ce type de situation : analyse de la modification de l'offre lors de conditions météorologiques hivernales, amélioration de la communication envers les voyageurs et le personnel, sensibilisation des chauffeurs à la conduite préventive, possibilités de renforcer temporairement les capacités de traitement des appels des chauffeurs au sein du dispatching.

En ce qui concerne la gestion des épandages, un épandage préventif, en amont des précipitations neigeuses, a été effectué sur l'entièreté du réseau régional pendant la nuit du 16

¹¹³⁹ *De dag zelf stonden de strooiwagens vanaf 6 uur 's ochtends klaar in de twee remises van Brussel Mobiliteit. Ze zijn vanaf 12u 's middags gestart met strooien. Er werd continu gestrooid tot 18 januari om 14u. Elke route werd minstens drie keer behandeld.*

De strooiploegen werden niet verrast door de omvang van de sneeuwval. De tunnels moesten worden gesloten omdat sommige voertuigen moeite hadden om er nog uit te geraken.

Er werden 37 strooiwagens ingezet: 17 voor de wegen, 18 voor de fietspaden, 1 voor de overstapparkings en 1 voor de esplanade voor het Europees Parlement. Bij dergelijke weersomstandigheden worden de strooiwagens ook uitgerust met sneeuwschuivers voor 5 wegroutes en voor de fietspaden. Tot slot werd een extra strooiwagen met sneeuwschuiver ingezet op de Ring.

De MIVB en het gewest hebben een samenwerkingsovereenkomst over de strooiactiviteiten gesloten. Doel is om de busremises te betrekken bij de preventieve strooiroondes van Brussel Mobiliteit en om ervoor te zorgen dat de gewestwegen die door de bussen worden gebruikt snel worden vrijgemaakt.

De bussen van de MIVB zijn uitgerust met vierseizoensbanden. Het is logistiek niet mogelijk om de banden van de meer dan 800 bussen van de MIVB bij elke seizoenswissel te vervangen. Dat zou een enorme opslagruimte vereisen. Bovendien zouden alle voertuigen tegelijkertijd uit roulatie zijn, wat de dienstverlening in het gedrang brengt.

36% van de MIVB-bussen is geleed. Het besturen van een gelede bus in winterse omstandigheden is niet riskanter dan het besturen van een gewone bus, maar de chauffeur moet wel zijn rijgedrag aanpassen. De chauffeurs zijn opgeleid om alle bussen van de MIVB te besturen.

janvier, afin d'éviter la formation de verglas sous les premières précipitations neigeuses attendues.

Le jour même, le 17 janvier, les unités d'épandage chargées en fondants chimiques étaient prêtes à agir dès 6h du matin, à partir des deux dépôts de Bruxelles Mobilité. Les épandages du réseau complet des voiries régionales et des pistes cyclables hors voirie ont été lancés dès l'apparition des premiers flocons de neige, à partir de midi, et n'ont pas cessé durant tout l'épisode de précipitations neigeuses. Dans ces conditions météorologiques, les circuits d'épandage sont effectués de manière continue et en boucle, jusqu'au retour de conditions de circulation non dégradées. Les derniers épandages ont pris fin à 14h le 18 janvier, après au moins trois boucles d'épandage sur chaque circuit. À ce moment-là, les voiries du réseau régional étaient dégagées et dénuées de verglas.

Les épandages n'ont pas été dépassés par l'ampleur du phénomène. Les tunnels ont dû être fermés car certains véhicules ont rencontré des difficultés pour remonter les trémies de sortie des tunnels, enneigées par les précipitations en cours.

Lors de ces interventions, pour couvrir l'entièreté du réseau de voiries régional, 37 unités d'épandages ont été affectées aux 17 circuits prédéfinis de voiries, 18 circuits de pistes cyclables hors voiries, 1 circuit pour les parkings de transit et 1 circuit pour la dalle piétonne devant le Parlement européen. Lors d'un tel phénomène météorologique, les circuits des pistes cyclables hors voiries et 5 circuits de voiries sont préalablement équipés d'une lame de déneigement. De plus, une unité d'épandage supplémentaire équipée d'une lame de déneigement est affectée au ring régional, afin de travailler en binôme avec l'unité d'épandage de ce circuit et d'accélérer le déneigement de cette section critique.

Un accord de collaboration relatif aux épandages est reconduit chaque année entre la STIB et la Région de Bruxelles-Capitale. Cet accord vise à inclure les dépôts de bus dans les opérations d'épandage préventifs organisés par Bruxelles Mobilité et à accorder une attention particulière à la praticabilité des voiries régionales empruntées par les bus. Les véhicules de la STIB sont munis de pneus quatre saisons, les plus adaptés aux conditions de circulation dans la capitale. Les réseaux TEC et De Lijn font de même. Pour des raisons logistiques, il serait impossible de changer les roues des plus de 800 bus qui composent la flotte de la STIB : cela requerrait d'avoir un espace de stockage énorme et de bloquer tous les véhicules en même temps pour procéder au changement. Il serait alors impossible alors de maintenir l'offre et le personnel ne serait pas disponible en suffisance.

Les bus articulés de la STIB représentent actuellement 36 % de la flotte en exploitation et sont indispensables pour garantir l'offre de transport à Bruxelles. La conduite de ce type de bus en condition hivernale ne présente ni plus de risque, ni moins de capacité de déplacement que celle des bus standards, mais nécessite une adaptation de la conduite du chauffeur.

1145 **De heer Francis Dagrín (PTB)** (in het Frans).- Brussel
Mobiliteit moet er dus voor zorgen dat de strooiploegen over
meer personeelsleden en materieel kunnen beschikken.

*Uw antwoord komt eens te meer overeen met het standpunt van
de MIVB. Ik raad u aan om de verslagen van het comité voor
preventie en bescherming op het werk te lezen. Daarin wijzen
vakbondsvertegenwoordigers op ettelijke problemen, waaronder
het gebrek aan winterbanden voor gelede bussen.*

*De MIVB pakte de situatie slecht aan. Waarom riep ze de gelede
bussen op bepaalde lijnen niet terug?*

*Het is duidelijk dat de directie en het personeel van de
MIVB 17 januari 2024 op een heel andere manier beleefden.
De vakbonden wezen op talrijke tekortkomingen: bussen en
trams die niet meer weg konden, gelede bussen die in een
geknikte positie bleven staan, ongevallen, een overbelaste
verkeerscentrale die de duizenden oproepen niet aankon,
bestuurders en reizigers die aan hun lot werden overgelaten
enzovoort. Sommige werknemers werd onder druk gezet om uit
te rijden en chauffeurs die vastzaten met hun voertuig, kregen
geen warme drank.*

*De PTB looft het professionalisme van de MIVB-medewerkers.
Door de slechte aanpak van de directie kwamen zij in gevaar. Om
herhaling te voorkomen, moet het sneeuwplan jaarlijks worden
bijgewerkt.*

1149 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- De
gemeenten moeten de gemeentewegen sneeuwvrij maken. Het is
natuurlijk altijd een goed idee om lessen te trekken uit dit soort
situaties.

- Het incident is gesloten.

Le personnel de conduite de la STIB est formé à conduire
l'ensemble des bus de la flotte.

M. Francis Dagrín (PTB).- J'en conclus que la régie des routes
de Bruxelles Mobilité doit prévoir plus de moyens humains et
matériels pour l'épandage. Votre réponse est une fois de plus
calquée sur les positions de la STIB, en laquelle vous avez
une confiance aveugle. Je vous conseille de lire les procès-
verbaux du comité pour la prévention et la protection au
travail, qui reprennent les avis des trois syndicats représentant
les travailleurs. Dans celui du 8 février, les critiques de
l'ensemble des délégués syndicaux quant à la gestion de cette
journée occupent neuf pages. C'est beaucoup ! De nombreux
dysfonctionnements y sont soulignés :

« On dit aux chauffeurs de bus qu'ils sont maîtres à bord de leur
véhicule et qu'on prend leur ressenti en compte. Mais on leur
demande pourtant de continuer d'avancer lorsqu'ils demandent à
arrêter de rouler. »

« De façon générale, beaucoup d'agents ont dû attendre
longtemps dehors, dans le froid, et c'est inacceptable. Il aurait
fallu des services dépôt-dépôt, sans remplacement sur ligne. »

« Autrefois, les bus articulés avaient des pneus neige à l'arrière.
Ce n'est plus le cas, et cela porte à conséquence. »

S'y ajoutent quelques commentaires des travailleurs et
représentants syndicaux. La situation a été très mal gérée.
Pourquoi ne pas avoir fait rentrer les bus articulés de certaines
lignes ? C'est incompréhensible. Les agents sont restés bloqués
et les déviations n'ont fait que changer.

De toute évidence, la direction et les travailleurs n'ont pas
vécu le même 17 janvier. Les syndicats ont mis en évidence un
nombre incalculable de manquements : bus et trams bloqués,
bus articulés en ciseaux, accidents de la route, chutes, glissades,
dispatching littéralement dépassé et incapable d'absorber les
milliers d'appels, chauffeurs et voyageurs livrés à eux-mêmes...
Nous apprenons également que des pressions et des menaces ont
été exercées pour obliger les agents à sortir malgré leurs craintes,
ce qui a entraîné des blocages. Il n'y a pas eu de distribution de
boissons chaudes aux agents coincés sur le réseau.

Le PTB félicite les agents de la STIB pour leur courage et leur
professionalisme. Ils ont été mis en danger par la mauvaise
gestion de la direction et cela ne doit pas se reproduire. Nous
sommes, certes, à la veille du printemps, mais il est essentiel que
le plan neige soit actualisé chaque année et que les leçons soient
tirées des épisodes précédents.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le déneigement des
voiries communales est une tâche qui incombe aux communes.
Évidemment, il est toujours bénéfique de tirer les leçons de ces
circonstances exceptionnelles.

- L'incident est clos.

1153 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC-JEAN GHYSSELS**

1153 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1153 **betreffende de verlichtingsproblemen op gewestwegen.**

1153 **Mevrouw de voorzitter.-** Bij afwezigheid van de heer Marc-Jean Ghysseels wordt de mondelinge vraag voorgelezen door mevrouw Leila Agic.

1157 **Mevrouw Leila Agic (PS) (in het Frans).- Eerder verklaarde u dat het gewest niet controleert op defecte straatverlichting. Defecten worden aangepakt na melding door omwonenden, de gemeente of een derde. Klopt dat?**

Meldingen zijn alleen mogelijk via de app Fix My Street, terwijl een op de twee Brusselaars digitaal niet meekan. Stuurt u zo wel de juiste boodschap aan de bevolking?

Een goede straatverlichting is noodzakelijk voor de veiligheid en de zichtbaarheid van de omgeving voor alle gebruikers.

Op welke manieren kunnen problemen met straatverlichting worden gemeld? Is er een duidelijke procedure waarvan iedereen op de hoogte is? Zo ja, kunt u die toelichten? Zo niet, waarom niet? Is de procedure vergelijkbaar voor burgers, politie en gemeenten? Hoeveel meldingen waren er in 2023? Via welk kanaal en voor welke wegen gebeurden die?

Is er een gewestdienst die zich met de openbare verlichting bezighoudt? Zo ja, hoeveel voltijdsequivalenten telt die? Voert die 's nachts controles uit?

1159 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Problemen met openbare verlichting kunnen ook via het**

QUESTION ORALE DE M. MARC-JEAN GHYSSELS

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 problèmes d'éclairage sur les voiries régionales.

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

Mme Leila Agic (PS).- M. Marc Jean Ghysseels vous a interrogée à deux reprises concernant la défaillance de l'éclairage sur certaines voiries régionales. D'après vos réponses, aucun contrôle ne serait effectué par les fonctionnaires régionaux sur les pannes d'éclairage public. Seul le signalement par les riverains, les autorités communales ou par des tiers permettrait une intervention pour réparer les pannes éventuelles. Ces informations sont-elles exactes ?

À l'occasion d'une panne en voirie régionale sur la chaussée de Neerstalle, mon collègue a tenté de faire un signalement via l'application Fix My Street. L'application lui a toutefois demandé d'introduire une adresse précise avec un numéro de rue alors qu'il s'agissait de tout un tronçon.

Alors qu'un Bruxellois sur deux est victime de ce que l'on appelle la fracture numérique, l'unique canal pour signaler un problème passe par une application. Est-ce un bon message à envoyer à la population ?

C'est d'autant plus étonnant que la récente polémique relative à l'insécurité autour de la gare du Midi soulignait le caractère essentiel d'un bon éclairage, non seulement pour sécuriser le déplacement des femmes dans l'espace public mais aussi pour assurer une bonne visibilité en voirie à l'ensemble des usagers.

Quels sont actuellement les moyens existants pour signaler des problèmes d'éclairage sur nos voiries régionales ? Une procédure (ou un protocole d'accord) claire et connue de toutes et tous existe-t-elle actuellement ? Si oui, pouvez-vous me la préciser ? Si non, pourquoi ? S'agit-il d'une procédure similaire pour les citoyens, les services de police et les services communaux ? Combien de signalements avez-vous reçu pour l'année 2023 ? Par le biais de quel canal et pour quelle voirie ?

Un service régional chargé de la question de l'éclairage public existe-t-il ? Si oui, combien d'équivalents temps plein sont-ils actuellement chargés exclusivement de cette problématique ? Ces personnes ont-elles notamment pour mission de faire des patrouilles de contrôle nocturne pour repérer les voiries à problème ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'application Fix My Street n'est pas la seule manière de signaler un problème

contactformulier en het algemene e-mailadres van Brussel Mobiliteit worden gemeld, of via een groen telefoonnummer.

De MIVB, de gemeenten en de politiezones kunnen problemen aan de technische dienst melden.

Er bestaat een procedure voor de behandeling van meldingen over defecte openbare verlichting. Afhankelijk van de ernst van het probleem wordt bepaald welke interventie nodig is. Bij gevaar voor de weggebruiker wordt onmiddellijk ingegrepen, anders gebeurt dat tijdens het gewone onderhoud.

In 2023 waren er 1.767 meldingen, waarvan ongeveer 70% via Fix My Street, 12% door medewerkers van Brussel Mobiliteit, 3% door de politiezones, 1% door de gemeenten en 14% via andere kanalen.

De cel openbare verlichting van Brussel Mobiliteit telt momenteel zes voltijdsequivalenten. Drie van hen staan in voor de follow-up van het onderhoud en de interventies.

d'éclairage public. En effet, Bruxelles Mobilité est très attentive à la fracture numérique, qui est un problème majeur dans notre société.

Pour cette raison, plusieurs canaux sont prévus, permettant de signaler les pannes d'éclairage : le formulaire de contact sur le site web et l'adresse courriel générique, mais également le numéro vert 0800 94 001, qui mène au centre d'appels.

La STIB, les communes et les zones de police peuvent signaler les problèmes grâce à la permanence technique. Dans toutes nos communications, nous conseillons systématiquement de prévenir également la police en cas de situation dangereuse.

Il existe une procédure de traitement de tous les signalements relatifs à des défauts d'éclairage public. Celle-ci prévoit des canaux d'intervention différents en fonction de la gravité du problème (poteau d'éclairage dangereux, manque d'éclairage sur un tronçon, ampoule défectueuse, etc.). Une intervention immédiate est toujours sollicitée en cas de danger pour l'utilisateur. Les autres problèmes sont résolus dans le cadre des entretiens réguliers des installations.

En 2023, on a recensé 1.767 signalements, dont 70 % environ sur Fix My Street, 12 % environ par des agents de Bruxelles Mobilité, 3 % environ par les zones de police, 1 % environ par les communes et les 14 % restants par d'autres canaux. La commune de Schaerbeek est celle qui a suscité le plus de signalements, à savoir 335.

Six équivalents temps plein sont actuellement affectés à la cellule éclairage public de Bruxelles Mobilité. Trois d'entre eux travaillent exclusivement sur le suivi de l'entretien et des interventions.

Mme Leila Agic (PS). - Il faudra insister sur la diffusion du numéro vert, qui n'est pas suffisamment connu à l'heure actuelle.

- L'incident est clos.

1159 Mevrouw Leila Agic (PS) *(in het Frans).* - *Het groene telefoonnummer moet meer bekendheid krijgen.*

- Het incident is gesloten.

1165 VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

1165 **aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,**

1165 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1165 **en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,**

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME CARLA DEJONGHE

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,

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

et à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique,

1165 **betreffende de onveiligheid in de MIVB-stations gelinkt aan de oprukkende drugsproblematiek.**

1165 **TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW ELS ROCHETTE**

1165 **betreffende de implementatie van de aangekondigde maatregelen voor dak- en thuislozen en drugsverslaafden op het MIVB-netwerk.**

1169 **TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

1169 **betreffende het jaarverslag 2023 over daklozen en drugsverslaafden op het MIVB-net.**

1171 **Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- De drugsproblematiek in de Brusselse metrostations heeft alarmerende proporties aangenomen, zoals we via verscheidene media hebben vernomen. In bijna alle 69 metrostations doen zich schrijnende toestanden voor. Zo wordt er zelfs bij de roltrappen en op de perrons crack gebruikt en dat brengt de veiligheid natuurlijk ernstig in gevaar. De spoorwepolitie stelt dagelijks talloze incidenten vast, waaronder ook de ammoniakaanval op veiligheidsagenten vorig jaar. We hebben ook allemaal al gehoord van spoorlopers en noem maar op. Kortom, er is dringend behoefte aan gecoördineerde actie op verschillende beleidsniveaus.

Wanneer zal er werk gemaakt worden van een gewestelijk beleidsplan dat specifiek gericht is op de veiligheid en het drugsgebruik in de MIVB-stations? Overleggen de verschillende bevoegde diensten, met name de MIVB, de spoorwepolitie, de hulpverleners, de lokale politie, het parket en de betrokken wijkcomités?

Het gewest heeft ingezet op een betere samenwerking tussen de politiezones en een overkoepelend en geavanceerd Brussels Gewestelijk Crisiscentrum, dat al vaker zijn nut heeft bewezen. Het versterkt de samenwerking tussen de zones en maakt het mogelijk om in een handomdraai over te schakelen op een operationele eenheid van commando over het volledige gewest.

Op welke manier is het Brussels Gewestelijk Crisiscentrum momenteel betrokken bij de aanpak van de drugsproblematiek in de metrostations? Op welke manier verloopt de samenwerking tussen dat crisiscentrum en de leiding van de federale politie en de federale gerechtelijke politie, die overigens naast elkaar gevestigd zijn? Wat zijn de recentste maatregelen van de Gewestelijke Veiligheidsraad?

Zoekt de MIVB naar een oplossing voor de problematiek van de toegangspoortjes, die maar al te vaak openstaan?

de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,

concernant l'insécurité dans les stations de la STIB liée au problème grandissant de la drogue.

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME ELS ROCHETTE

concernant la mise en œuvre des mesures annoncées relatives aux sans-abri, aux sans-logis et aux toxicomanes présents sur le réseau de la STIB.

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

concernant le bilan 2023 concernant les personnes en errance et les toxicomanes sur le réseau de la STIB.

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).- *La problématique des drogues dans les stations de métro bruxelloises a pris des proportions alarmantes. Quasi l'ensemble des 69 stations sont confrontées à des situations dramatiques. Une action coordonnée à différents niveaux de pouvoir s'impose d'urgence.*

Quand s'attellera-t-on à un plan régional ciblant la sécurité et la consommation de drogues dans les stations de la STIB ? Les différents services compétents se concertent-ils ?

La Région a investi dans une meilleure collaboration entre les zones de police et dans un centre de crise régional bruxellois avancé. Comment ce centre est-il impliqué dans l'approche du problème dans les stations de métro ? Comment se déroule la collaboration entre ce centre de crise et la direction de la police fédérale et de la police judiciaire fédérale ? Quelles sont les dernières mesures prises par le Conseil régional de sécurité ?

La STIB cherche-t-elle une solution au problème des portiques d'accès, trop souvent ouverts ?

Qu'en est-il du renforcement de la présence humaine dans les stations de la STIB et de la collaboration avec les services de police ?

À quelle fréquence sont appelés les agents de sécurité par le personnel de la STIB et quelles sont leurs compétences précises ?

Quand sera comptabilisé le nombre de toxicomanes sur le réseau ?

Prévoit-on des actions de sensibilisation pour décourager la consommation de drogues ? Qu'en est-il des nouvelles salles de consommation ?

Hoe staat het met het versterken van de menselijke aanwezigheid in de MIVB-stations en de samenwerking met de ordediensten?

Hoe vaak worden veiligheidsagenten opgeroepen door het MIVB-personeel en welke bevoegdheden hebben ze precies? Ze krijgen namelijk de instructie om de confrontatie met druggebruikers niet aan te gaan.

Wanneer wordt het aantal drugsverslaafden op het netwerk geteld? Vorig jaar werd hun aantal geschat op ongeveer zevenhonderd, maar dat cijfer zou intussen achterhaald zijn.

Wordt er werk gemaakt van bewustmakingsacties om druggebruik te ontmoedigen?

Hoe staat het met de nieuwe gebruikersruimtes?

Wat het Zuidstation betreft, was het de bedoeling dat het Nationaal Crisiscentrum de inspanningen van de lokale overheden, het Brussels Gewest, de bevoegde federale instanties, de NMBS en Infrabel zou coördineren. Het zou ook met concrete maatregelen komen. Vervolgens zou de verantwoordelijkheid weer volledig overgedragen worden aan het Brussels Gewest. Wat is de laatste stand van zaken op dat vlak?

¹¹⁷³ **Mevrouw Els Rochette (Vooruit.brussels).**- De Brusselse samenleving wordt almaar meer geconfronteerd met een nijpende en complexe problematiek: een steeds groter aantal drugsverslaafden en dak- en thuislozen. Die problematiek is bijzonder zichtbaar in de openbare ruimte, zowel op straat als op het MIVB-netwerk.

Het leidt tot een reeks incidenten die de veiligheid en het welzijn van deze kwetsbare groepen, van de reizigers en van het MIVB-personeel in gevaar brengen. De metrostations worden in toenemende mate het toneel van geweld, medische noodgevallen en onveilige situaties, waardoor een effectieve en humane aanpak steeds urgenter wordt.

De problemen bestaan al langer dan vandaag. In antwoord op de groeiende crisis kondigde u op 23 oktober 2023 aan dat het Brussels Gewest 5,7 miljoen euro zou investeren in de MIVB met als doel de dak- en thuislozen en drugsverslaafden uit de stations te leiden en naar geschikte opvangplaatsen te begeleiden, terwijl de veiligheid op het MIVB-netwerk wordt aangescherpt.

De beloofde maatregelen, waaronder de inzet van 40 nieuwe veiligheidsagenten en 25 nieuwe medewerkers, die de klok rond in de metrostations zouden patrouilleren, werden voorgesteld als veelbelovende stappen naar een veiligere en meer ondersteunende omgeving voor zowel de reizigers, het personeel als de dak- en thuislozen en drugsverslaafden op het MIVB-netwerk.

Het waren aanvullingen op Sublink, een project dat nu ongeveer een jaar bestaat, al positief geëvalueerd is en ondertussen in dertien MIVB-stations is ingevoerd. Ondanks de aanzienlijke investering en de inspanningen om de situatie te verbeteren blijkt

Concernant la gare du Midi, le Centre de crise national devait coordonner l'ensemble des efforts, avant de retransférer la responsabilité à la Région bruxelloise. Qu'en est-il ?

Mme Els Rochette (Vooruit.brussels) (en néerlandais).- *La société bruxelloise est confrontée à une recrudescence de la toxicomanie et du sans-abrisme. Elle provoque des incidents, en particulier dans l'espace public et sur le réseau de la STIB.*

Les problèmes ne datent pas d'hier. En octobre 2023, vous aviez annoncé un investissement de 5,7 millions d'euros destiné à sortir les sans-abri et les toxicomanes des stations de la STIB. Les mesures promises venaient s'ajouter au projet Sublink, qui existe depuis environ un an et dont les résultats sont positifs.

Malgré ces efforts, la situation dans les stations de métro ne fait qu'empirer.

Qu'en est-il des mesures annoncées, notamment l'engagement de nouveaux agents de sécurité et collaborateurs ? L'équipe est-elle opérationnelle ?

Comment s'effectue la collaboration entre les agents de sécurité, les nouveaux collaborateurs et les services d'aide ? Existe-t-il des directives ou des procédures qui leur permettent d'intervenir correctement ?

Comment les interventions des nouveaux agents de sécurité et collaborateurs sont-elles contrôlées et évaluées ? Quels sont les indicateurs ou objectifs qui permettent de mesurer l'impact de leur action ?

dat de situatie in de metrostations met de dag verslechtert. Op 1 februari 2024 was het voorpaginanieuws van De Standaard: een triest beeld van de hoofdstad.

Hoe staat het met de invoering van de nieuwe maatregelen die u hebt aangekondigd, met name de beloofde investering en de inzet van nieuwe veiligheidsagenten en medewerkers? Zijn de vacatures ingevuld en is het team operationeel?

Hoe wordt de coördinatie tussen de veiligheidsagenten, de nieuwe medewerkers en de hulpverleningsinstanties in de praktijk gebracht? Zijn er duidelijke richtlijnen of procedures die hen in staat stellen om efficiënt, maar ook empathisch te handelen in geval van nood?

Hoe worden de interventies en acties van de nieuwe veiligheidsagenten en medewerkers gemonitord en geëvalueerd? Wat zijn de specifieke indicatoren of doelstellingen om de impact van hun werkzaamheden te meten en om de aanpak zo nodig bij te sturen?

¹¹⁷⁵ Welke begeleiding is er momenteel voor dak- en thuislozen en drugsverslaafden die zich in metrostations ophouden? Wat zijn de alternatieven als er geen opvangplaatsen beschikbaar zijn en hoe wordt de continuïteit van de zorg voor deze kwetsbare groepen gegarandeerd?

Hoe verloopt de samenwerking met Sublink? Welke procedures worden toegepast in metrostations waar Sublink niet actief is?

Hoe werkt u samen met uw Brusselse en federale collega's om de problematiek overkoepelend aan te pakken?

¹¹⁷⁷ **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *Op 8 november 2022 telde Bruss'help 7.134 daklozen of slecht gehuisveste personen. Dat is een stijging met 34,3% tegenover de telling van 2020. De MIVB-veiligheidsdiensten noteerden dan weer een stijging van het aantal daklozen met 82%, terwijl de MIVB-klantendienst een stijging met 137% optekende.*

Tussen januari en juni 2023 werd de MIVB met verscheidene ernstige incidenten geconfronteerd, zoals het overlijden van personen onder invloed op de sporen, personen die geklemd raakten in een rolluik, ammoniakaanvallen en zo meer. Daardoor zijn steeds meer burgers bang om de MIVB-stations te betreden.

Dat het crackverbruik zo sterk stijgt, is te wijten aan de armoede waarin de personen verkeren of aan het feit dat ze niet of slecht gehuisvest zijn. Bovendien is crack goedkoper geworden en gemakkelijker te vinden dan vroeger.

De overheid heeft middelen ingezet om de crisis onder controle te krijgen. Zo gaan er meer middelen naar welzijns- en gezondheidsmaatregelen en komen er nieuwe risicobeperkende gebruikersruimten. In de metrostations in de buurt van het Zuidstation, maar ook in IJzer en Ribaucourt stromen steeds meer daklozen toe. Het Sublinkprogramma richt zich tot dat

Quel est l'accompagnement proposé aux sans-abri et aux toxicomanes qui s'abritent dans les stations de métro ? D'autres solutions existent-elles et comment la continuité des soins de ces personnes est-elle garantie ?

Comment se déroule la collaboration avec Sublink et quelles sont les procédures dans les stations où ce projet n'est pas mené ?

Comment collaborez-vous avec vos collègues bruxellois et fédéraux ?

Mme Aurélie Czekalski (MR).- *Bruss'help a recensé 7.134 personnes sans abri ou mal logées en Région bruxelloise dans la nuit du 8 novembre 2022, soit une augmentation de 34,3 %, toutes catégories confondues, par rapport au précédent recensement de 2020.*

En ce qui concerne le réseau de la STIB, le nombre de signalements enregistrés entre 2021 et 2022 liés aux personnes en errance est en augmentation de 82 % au dispatching de sécurité et de 137 % au service clientèle.

Entre janvier et juin 2023, la STIB a notamment été confrontée aux événements suivants :

- deux décès de personnes sous influence sur les voies ;
- trois individus coincés dans les volets lors d'une tentative d'intrusion en station, dont une personne décédée ;
- un départ d'incendie dans la station Bourse ;
- quatre jets d'ammoniaque sur des clients et des collaborateurs ;

specifieke publiek, maar dat volstaat niet om het probleem in te dijken.

- 28 accidents de travail de collaborateurs à la suite d'interventions auprès de ces publics, générant près de 1.000 jours d'incapacité cumulés ;

- plusieurs vols avec effraction dans différents locaux de stockage des commerces en station.

Ces chiffres sont affolants. De plus en plus de personnes craignent d'emprunter certaines stations de la STIB en raison de ce type de faits, en constante augmentation.

La consommation de crack est en augmentation à Bruxelles. Ce phénomène est lié à deux facteurs principaux. Il s'agit premièrement de la précarité. Les personnes qui consomment du crack sont souvent des personnes en situation de grande précarité, sans domicile fixe ou en situation de mal-logement. Le second facteur est la disponibilité et le prix abordable du crack à Bruxelles.

Les autorités bruxelloises ont mis en place certaines mesures pour lutter contre cette crise. Il s'agit notamment de l'augmentation des moyens alloués au social et à la santé et à l'ouverture de nouvelles salles de consommation à moindre risque. Cependant, ces mesures ne semblent pas suffisantes pour enrayer le phénomène.

Les stations de métro de la STIB à Bruxelles sont confrontées à une augmentation de la présence de personnes en errance, notamment dans les quartiers se situant autour de la gare du Midi, mais aussi à Yser ou encore Ribaucourt. On le constate en s'y déplaçant. De plus en plus d'images sont par ailleurs diffusées par les usagers sur les réseaux sociaux, de personnes nues, se droguant ou allumant un feu dans la station Porte de Hal, par exemple.

Le programme Sublink vise à aider les personnes en errance dans les stations de métro. Cependant, ce programme est insuffisant pour répondre à l'ampleur du problème. La situation des personnes en errance dans les stations de métro de Bruxelles est préoccupante. On ne cesse de le répéter.

Quels sont les chiffres de l'année 2023 relatifs aux personnes toxicomanes et personnes en errance, et quels sont ceux du nombre de plaintes reçues ?

Quel est le bilan de la mise en place de missions d'évaluation et d'orientation des personnes en errance présentes sur le réseau vers les structures d'accueil, de soins et d'hébergement adaptées à leurs spécificités ?

La mise à disposition d'un bâtiment et d'une « maison STIB » pour pallier le manque de places en soirée ou durant la nuit dans les centres d'hébergement a-t-elle bien eu lieu ? Dans l'affirmative, quel en est le bilan ?

¹¹⁷⁹ *Zijn de cijfers bekend voor het jaar 2023? Hoeveel klachten kwamen er binnen?*

Hoe evalueert u de doorverwijzing van daklozen naar opvang- en zorgstructuren? Werd er een 'MIVB-huis' ter beschikking gesteld om het gebrek aan opvangplaatsen te verhelpen?

Wat zijn de resultaten van de versterking van de nachtelijke veiligheidspatrouilles in de stations? Komen er nieuwe maatregelen om de problemen met drugsverslaafden en daklozen aan te pakken?

Binnen de MIVB zou een nieuwe gespecialiseerde dienst worden opgericht. Wat wordt zijn precieze opdracht? Wanneer gaat die van start?

¹¹⁸¹ **De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)** (in het Frans).- *Het onveiligheidsgevoel op het MIVB-netwerk en in het gewest in het algemeen is de voorbije jaren toegenomen. Dat moet u dringend aanpakken.*

Om te beginnen moet u inzetten op preventie en begeleiding. Er zijn multidisciplinaire teams nodig die drugsverslaafden kunnen ondersteunen in hun pogingen om van hun verslaving af te raken. Hoever staan die projecten?

Daarnaast moet u meer inzetten op de veiligheid van de MIVB-reizigers. Ik stelde bijvoorbeeld voor om de driehonderd veiligheidsagenten van de maatschappij beter uit te rusten en ze een beter statuut en meer opleiding te geven, zodat ze doeltreffender kunnen optreden en de politie niet hoeven in te schakelen. Ze zouden ook moeten kunnen interveniëren buiten de zones waarvoor je een vervoerbewijs moet hebben.

Werkt u aan een manier om de veiligheidsagenten beter in te zetten?

¹¹⁸³ **De heer Gilles Verstraeten (N-VA)**.- *Het is enigszins toevallig dat ik hier ben. Ik vervang mevrouw Van Achter voor de vraag die straks aan bod komt over de uitbreiding van de metro, en hoorde bij het binnenkomen dat er vragen gesteld worden over Sublink. Daar sluit ik me graag bij aan vanuit twee perspectieven.*

Later deze week kom ik nog terug op de verslavingsproblematiek en de crackepidemie die we in Brussel de laatste twee jaar hand over hand zien toenemen. Mijn vragen gaan over de

Pour sécuriser les stations durant la nuit, la STIB a renforcé la présence de patrouilleurs sécurité station. Quel est le bilan de cette mesure ?

Quelles actions futures sont-elles prévues pour enrayer les problèmes de toxicomanie et celui des personnes en errance sur le réseau de la STIB ?

Pour gérer cette problématique, le gouvernement bruxellois a décidé de créer un nouveau service au sein de la STIB. Pouvez-vous préciser quelles seront les missions de ce service, quand il verra le jour et où en est le recrutement ?

Quels éléments du modèle de la Régie autonome des transports parisiens (RATP) ont-ils été repris par la STIB ?

M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).- *Le sentiment d'insécurité est en forte augmentation dans nos stations de métro et sur le réseau de la STIB. La situation a empiré, ces dernières années, sur le réseau et en Région bruxelloise en général, et cela fait la une de l'actualité. Il est urgent d'agir.*

D'une part, il faut faire de la prévention et de l'accompagnement. Il convient, face à des toxicomanes ou autres, de privilégier une approche sanitaire et médicale, de prendre en charge ces personnes qui ont besoin de soutien, d'accompagnement et d'aide, et cela, pour essayer de les sortir de leurs problèmes de toxicomanie grâce à des équipes pluridisciplinaires. Où en sont ces projets ?

D'autre part, il faut une approche plus sécuritaire pour garantir la sécurité de tous les usagers de la STIB. J'ai proposé dans les médias que les 300 agents de sécurité de la STIB soient mieux équipés et qu'ils bénéficient d'un meilleur statut et d'une formation leur permettant d'intervenir plus efficacement sur le réseau sans toujours faire appel à la police. Ils devraient aussi être à même d'intervenir en dehors des zones payantes pour assurer pleinement leur rôle d'agent de sécurité, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Je ne souhaite pas les juger, mais relayer leurs témoignages ainsi que ceux d'usagers qui n'ont pas l'impression que ces 300 agents disposent des moyens nécessaires pour agir efficacement quand des problèmes de sécurité se posent. Travaillez-vous à une meilleure utilisation de ces agents ? Vu les moyens budgétaires limités dont nous disposons en Région bruxelloise, je pense qu'il s'agit là d'une piste à explorer. En effet, 300 agents, ce n'est pas négligeable sur le territoire bruxellois.

M. Gilles Verstraeten (N-VA) (en néerlandais).- *J'ai le sentiment que la politique menée s'efforce surtout de limiter les dégâts. Elle veille à ce que les toxicomanes sans abri reçoivent l'accompagnement et les soins nécessaires pour leur permettre de consommer de la drogue d'une manière un peu plus sûre et réduire le risque de surdose fatale. C'est un combat perdu d'avance !*

bevoegdheden van de GGC. Ik heb namelijk de indruk dat het beleid voornamelijk focust op schadebeperking: ervoor zorgen dat dakloze drugsverslaafden de nodige begeleiding en verzorging krijgen om zichzelf niet finaal de vernieling in te rijden, en ze op een iets veiliger manier drugs laten consumeren zodat het risico op een dodelijke overdosis en op ongelukken ietwat wordt ingeperkt. Dat is vechten tegen de bierkaai, want in metrostations zie je dat mensen bijvoorbeeld sterven nadat ze door de automatische rolluiken zijn meegesleurd.

We maken dezelfde fout als destijds met het daklozenbeleid, toen we alle middelen in symptoombestrijding staken in de vorm van noodopvang, in plaats van met een structurele aanpak mensen uit de dakloosheid te helpen. Vertaald naar deze situatie: hoe kunnen we mensen uit de verslaving helpen?

Het probleem in de metrostations is niet meer te overzien. Er gaat geen dag voorbij zonder dat ik in bijna alle stations waar ik kom, daklozen openlijk crack zie gebruiken. Vorige vrijdag spraken we in de plenaire vergadering ook even over Sublink. Blijkbaar heeft het project na enkele maanden nog niet tot een verbetering geleid, integendeel, ik zie enkel een verslechtering van de toestand.

¹¹⁸⁵ Collegelid Maron zegt dat een repressieve aanpak niet werkt. Volgens mij is er evenwel amper sprake van een repressieve aanpak. De situatie is geëvolueerd van een onveiligheidsgevoel naar onveiligheid. Het is niet langer voldoende om aan hulpverlening en schadebeperking te doen. Er moet ook worden samengewerkt met de veiligheidsdiensten om verslaafden uit de metrostations te verwijderen, maar dan moet u natuurlijk een plaats hebben om die mensen naartoe te brengen.

Waar kunnen de mensen terecht die uit metrostations worden verwijderd?

Hoe wordt er samengewerkt met de veiligheidsdiensten? De situatie is niet gemakkelijk. De metrostations vallen onder de verantwoordelijkheid van de federale spoorwepolitie, maar buiten de metrostations is de lokale politie bevoegd en is het weer een lokaal probleem. Hoe loopt dat? Welke rol spelen de veiligheidsagenten van de MIVB?

¹¹⁸⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- De situatie is momenteel onaanvaardbaar en we moeten dringend ingrijpen.

(verder in het Frans)

Een gezamenlijke gecoördineerde benadering vormt de beste manier om die onaanvaardbare situatie aan te pakken.

(verder in het Nederlands)

In de metro zorgen vooral druggebruikers voor veiligheidsproblemen. Het is meer dan een gevoel, de onveiligheid is reëel. In de eerste plaats voor de betrokkenen zelf, want er zijn al meerdere mensen onder invloed gestorven in de metro. Metrobestuurders staan onder druk omdat ze op hun

Nous commettons la même erreur que par le passé en matière de lutte contre le sans-abrisme ; nous gérons l'urgence plutôt que d'agir de manière structurelle.

Le problème dans les stations de métro ne peut plus être ignoré. Le projet Sublink n'apporte pas l'amélioration escomptée et la situation se détériore encore.

M. Maron affirme qu'une approche répressive ne fonctionne pas, mais selon moi, la situation est devenue telle qu'essayer de limiter les dégâts ne suffit plus.

Il faut collaborer avec les services de sécurité pour chasser les toxicomanes des stations de métro. Pour cela, il faut évidemment un lieu pour les accueillir. Où peuvent-ils se rendre ?

Comment collaborez-vous avec les services de sécurité ? La situation est complexe en raison de la répartition des responsabilités entre la police fédérale des chemins de fer et la police locale. Quel est, par ailleurs, le rôle des agents de sécurité de la STIB ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre *(en néerlandais).*- *La situation est aujourd'hui inacceptable. Nous devons intervenir.*

(poursuivant en français)

Je vous remercie pour la manière dont vous avez posé vos questions, qui comportent des éléments d'analyse pertinents, avec une recherche de solutions et de moyens d'amélioration. La situation actuelle n'est ni tenable ni acceptable. Il faut agir et la seule réponse consiste en une approche conjointe et coordonnée.

(poursuivant en néerlandais)

Dans le métro, le danger suscité par les toxicomanes est réel, d'abord pour eux-mêmes, mais aussi pour les conducteurs de

hoede zijn voor spoorlopers, en beveiligers en passagiers worden met allerlei toestanden geconfronteerd.

Als we meer mensen in het openbaar vervoer willen krijgen, iets wat expliciet de bedoeling is, dan moet dat een aangename, comfortabele ervaring zijn. Onveiligheid en een onveiligheidsgevoel horen daar niet bij. Het gaat zelfs verder, want incidenten leiden geregeld tot onderbrekingen op het net. Als de metro in volle spits een halfuur niet kan rijden, heeft dat grote gevolgen voor de dagelijkse verplaatsingen van talloze passagiers.

Er moet dus iets gebeuren. Dat is niets nieuws, want de voorbije twee à drie jaar hebben we een enorme toename van het aantal druggebruikers gezien. Het is duidelijk dat het probleem een grootschalige aanpak vergt.

(verder in het Frans)

Niemand ontkent dat het probleem ernstig is, maar we zullen het op meer dan één manier moeten aanpakken.

¹¹⁹⁵ *(verder in het Nederlands)*

De hele keten moet versterkt worden. We moeten in de eerste plaats inzetten op preventie en hulpverlening door te vermijden dat mensen in contact komen met verslavende producten en dat ze dak- of thuisloos worden.

Tegelijkertijd moeten we ook werken aan de veiligheidsaanpak en ervoor zorgen dat de politiediensten goed georganiseerd zijn. De spoorwegpolitie is volstrekt onderbemand. Die staat met tweehonderd medewerkers in voor de veiligheid op het volledige Belgische spoorwegnetwerk en op alle metronetwerken. Dat is fysiek onmogelijk.

Daarnaast moet ook het parket worden versterkt voor de gerechtelijke follow-up. Daarbij kan ook onder meer het verband worden gelegd met de overbevolking in de gevangnissen.

Kortom, overal in de keten zijn er tekorten en daar zien we de gevolgen van. Iedereen moet dus bekijken wat hij of zij binnen de eigen bevoegdheid kan doen om vooruitgang te boeken. De MIVB doet dat ook.

(verder in het Frans)

Iedereen is zich ervan bewust dat de situatie dringend moet worden aangepakt. Het behoort tot de basistaken van de regering om de veiligheid en de gezondheid van iedereen in de openbare ruimte te garanderen. Daar werk ik voortdurend aan.

(verder in het Nederlands)

Zoals mevrouw Rochette vroeg, streven we daarbij niet alleen naar efficiëntie, maar ook naar empathie. Mijns inziens gaan die twee aspecten samen. Twee jaar geleden begonnen we met

métro, qui craignent la présence de personnes sur la voie, et pour les services de sécurité et les usagers qui sont confrontés à toutes sortes de situations. Or, pour augmenter le nombre d'usagers, il faut leur assurer des transports agréables, confortables et sans interruptions.

Le problème de la présence de toxicomanes n'est pas nouveau et nécessite une approche globale.

(poursuivant en français)

La situation est grave et tout le monde est sur le pont. Je n'ai rencontré personne qui nierait le problème ou qui le sous-estimerait. Les réponses seront cependant multiples.

(poursuivant en néerlandais)

C'est toute la chaîne qui doit être renforcée. En premier lieu, nous devons nous concentrer sur la prévention et l'aide, tout en travaillant sur l'approche sécuritaire et en veillant à la bonne organisation des services de police, ainsi qu'au renforcement de la police des chemins de fer.

Dans le même temps, le parquet doit être doté d'effectifs supplémentaires pour assurer le suivi judiciaire.

Bref, toute la chaîne est émaillée de manquements dont nous voyons les conséquences. Chacun doit examiner ce qu'il peut faire pour progresser, dans le cadre de ses compétences. C'est ce que fait la STIB.

(poursuivant en français)

La STIB, les organismes sociaux de terrain et moi-même sommes, tout comme vous, conscients de l'urgence de la situation. Garantir la sécurité dans les lieux publics et la santé de tous les résidents est une tâche fondamentale pour un gouvernement. Nous continuerons à intensifier les efforts déjà fournis par les services. Je tiens à rappeler aux Bruxellois et aux usagers du métro que nous y travaillons sans relâche et de manière tout à fait humaine.

(poursuivant en néerlandais)

Pour ce faire, nous cherchons à combiner efficacité et empathie, deux aspects qui vont de pair. Il y a deux ans, nous avons lancé Sublink après avoir constaté qu'il ne suffisait pas d'évacuer les personnes des stations, mais qu'il fallait aussi les orienter vers

Sublink omdat we vastgesteld hadden dat mensen die door de veiligheidsdiensten uit een station werden gehaald, een paar uur later terugkeerden. Dat is frustrerend voor de politie- en veiligheidsdiensten en het vergt heel veel tijd en energie zonder dat het iets oplost. De enige structurele oplossing bestaat erin dat mensen niet gewoonweg verwijderd worden uit een station, maar ook begeleid worden naar hulp.

Vroeger werkten de politiediensten en de MIVB wel samen, maar zonder de sociale sector erbij te betrekken. Met Sublink was het expliciet de bedoeling om daar een geheel van te maken en na te gaan of een dergelijke aanpak kon werken. Sublink werd eerst ingevoerd in het station Naamsepoort en de eerste resultaten en feedback uit het veld waren positief. Daarom werd er besloten om Sublink, met de middelen die op dat moment beschikbaar waren, uit te breiden naar een tiental metrostations, waar de nood het hoogst was.

Dat volstaat niet om de situatie het hoofd te bieden. Die is duidelijk nog steeds onaanvaardbaar. Geen enkele overheid of speler kan bijgevolg beweren dat er voldoende is gedaan. Iedereen moet nog een tandje bijzetten. Daarom hebben we gezorgd voor bijkomende mensen en middelen. Er wordt zowel extra personeel ingezet bij de veiligheidsdiensten van de MIVB als voor de internalisering van de sociale interventieteams.

(verder in het Frans)

Ik ga dieper in op het model van de Parijse vervoersmaatschappij, dat we in Brussel willen invoeren.

¹²⁰¹ *Inzake preventie vinden er coördinatievergaderingen plaats met verenigingen, MIVB-medewerkers, de spoorwegpolitie en de gemeentelijke preventiediensten.*

Daarnaast vindt er overleg over de veiligheid plaats. Via het platform Tecov worden er voorbereidende maatregelen genomen voor het beheer van evenementen, crisissituaties of rampen, waar de vervoersmaatschappijen, de politiezones, de spoorwegpolitie en safe.brussels aan bijdragen. Alle onderwerpen in verband met veiligheid komen aan bod, ook verslavingen.

De MIVB onderhoudt overigens nauwe contacten met de spoorwegpolitie en de politiezones.

(verder in het Nederlands)

Zoals ik daarnet al zei, hebben mijn kabinet en ik al eind 2020 aan de alarmbel getrokken na signalen van de MIVB over de verslechterende toestand op het terrein. We hebben toen een taskforce samengebracht, waarin zowel de MIVB als de politie en de kabinetten-Vervoert en -Maron en mijn kabinet vertegenwoordigd zijn, om daarop te reageren.

(verder in het Frans)

les services d'aide. Il s'agissait donc d'étendre la collaboration existante entre les services de police et la STIB au secteur social.

Cela ne suffit pas pour faire face à la situation, qui reste clairement inacceptable. C'est pourquoi du personnel supplémentaire a été engagé tant dans les services de sécurité de la STIB que pour internaliser les équipes d'intervention sociale.

(poursuivant en français)

J'aborderai plus en détail le modèle de la Régie autonome des transports parisiens (RATP) que nous sommes en train de déployer à Bruxelles.

S'agissant de la concertation en matière de prévention, des réunions de coordination et d'échange d'informations ont lieu avec les associations, les agents de la STIB, l'unité de la police des chemins de fer dédiée aux personnes en errance (Kalis) et les services de prévention des communes.

Une concertation est également organisée en matière de sécurité. Sous la houlette du directeur-coordonateur de la police fédérale, la plateforme Tecov veille à prendre les mesures préparatoires en vue de la gestion des événements, situations de crise, calamités, catastrophes ou sinistres au niveau supralocal. Les transporteurs (TEC, De Lijn, SNCB et STIB), les zones de police bruxelloises, la police des chemins de fer et safe.brussels y participent. Tous les sujets liés à la sécurité, dont la toxicomanie, y sont abordés. Les acteurs indiquent que cette collaboration fonctionne bien.

Par ailleurs, la STIB entretient des contacts directs rapprochés avec la police des chemins de fer et les zones de police, surtout Midi, Bruxelles-Capitale / Ixelles et Bruxelles-Ouest.

(poursuivant en néerlandais)

Mon cabinet et moi-même avons tiré la sonnette d'alarme à la fin de l'année 2020, après que la STIB a signalé la détérioration de la situation sur le terrain. Nous avons alors réuni un groupe de

Die werkgroep leverde met Sublink in februari 2023 een eerste project op, dat vorig jaar nog werd uitgebreid. Het is gebaseerd op het model van de Parijse openbaarvervoermaatschappij RATP.

travail comportant des représentants à la fois de la STIB, de la police, de mon cabinet et ceux des ministres Vervoort et Maron.

(poursuivant en français)

Le projet Sublink issu de ce groupe de travail et mis en place en février 2023 constitue une première réponse. Ce projet pilote a été pérennisé et renforcé l'année passée. L'approche, à la fois sociale et sécuritaire, est inspirée des transports publics parisiens. Le modèle de la RATP a été choisi en raison des fortes similitudes quant au type de réseau, aux publics cibles, à l'approche politique et institutionnelle et à la législation sur les drogues.

¹²⁰⁷ Bij de laatste begrotingscontrole schreven we een budget in voor de uitbreiding van de veiligheidsdiensten van de MIVB. Het model van de Parijse vervoersmaatschappij zal als basis dienen.

Lors du dernier contrôle budgétaire, nous avons inscrit un budget pour le renforcement des services de sécurité de la STIB et l'internalisation du système de maraudes. Nous sommes allés sur le terrain pour observer le modèle parisien. Les équipes de la RATP se sont également déplacées à Bruxelles. Une étroite collaboration a permis de réfléchir à la façon d'intégrer ce modèle en Région bruxelloise.

Er loopt een reeks aanwervingen. Daarnaast zijn al twintig nieuwe veiligheidsagenten gerekruteerd.)

Plusieurs recrutements sont en cours et vingt services de sécurité sont déjà intégrés dans les équipes.

(verder in het Nederlands)

(poursuivant en néerlandais)

Het gaat om veiligheidspersoneel en sociale-interventieteams. De veiligheidsagenten worden na hun opleiding in de bestaande veiligheidsdienst opgenomen.

Un recrutement est aussi en cours pour le service chargé des processus et des protocoles internes, et le service d'assistance mobile sera bientôt lancé. Cette nouvelle approche ne sera toutefois pas mise en place du jour au lendemain.

Daarnaast is er de specifieke dienst rond de interne processen en protocollen en moet de mobielehulpdienst van start gaan. Ook daarvoor loopt de rekrutering. Het gaat om een nieuwe aanpak en niet louter een uitbreiding van de veiligheidsdienst van de MIVB. Ik hoop dat de resultaten op het terrein zo snel mogelijk zichtbaar worden, maar het is niet iets wat we van de ene dag op de andere kunnen regelen.

Certaines questions sur la stratégie globale concernent les compétences du ministre-président. Le 27 février, le ministre-président a convoqué le Conseil régional de sécurité pour élaborer une stratégie axée sur la sécurité, la prévention et l'amélioration du quartier. Sur la base d'analyses qualitatives et quantitatives, des zones prioritaires ont été définies à cet égard.

Een aantal vragen over de globale strategie gaan over de bevoegdheden van de minister-president. Ik neem aan dat ook in de GGC en in de andere instellingen bevoegd voor preventie vragen worden gesteld. Op 27 februari heeft de minister-president de Gewestelijke Veiligheidsraad samengeroepen om een driepijlersstrategie uit te werken rond veiligheid, preventie en buurtveraanaming.

De strategie is het resultaat van samenwerking tussen lokale politie, federale politie, parket en safe.brussels en werd op 11 maart tijdens een nieuwe vergadering van de Gewestelijke Veiligheidsraad goedgekeurd. Op basis van kwalitatieve en kwantitatieve analyses zijn een aantal prioritaire zones aangeduid, waar specifiek aandacht wordt besteed aan veiligheid, preventie en buurtveraanaming.

Il s'agit notamment d'augmenter le nombre de policiers et de contrôles dans les rues. En outre, certaines mesures générales peuvent être complétées par des restrictions locales.

¹²¹¹ Het gaat onder andere om meer politieagenten op straat en meer controles in samenwerking met de lokale besturen en justitie. Daarnaast gelden er een aantal algemene maatregelen, zoals het verbod op de verkoop van lachgas. Die maatregelen kunnen nog aangevuld worden met politiebesluiten waarin bepaalde lokale restricties worden opgelegd.

La stratégie comprend aussi un volet sensibilisation et prévoit un suivi adéquat.

De strategie omvat voorts een hoofdstuk over bewustmaking, onder meer over de gevaren van drugsgebruik, en uiteraard is ook een goede follow-up belangrijk.

¹²¹³ *(verder in het Frans)*

Mevrouw Czekalski, tussen juni en december 2023 voerde Sublink 3.670 interventies uit bij 865 personen, van wie er 487 werden doorverwezen. De plaatsen in de reguliere opvang verdubbelden tijdens deze regeerperiode tot 5.000. Dat is echter nog steeds te weinig.

In 2023 registreerden de veiligheidsdiensten meer dan 11.000 incidenten, waarvan 7.000 de aanwezigheid van daklozen betroffen en 4.000 die van drugsverslaafden.

De veiligheidsagenten kunnen drugsgebruikers vragen om niet te gebruiken in de stations en hen dwingen het station te verlaten. Ze moeten echter voorzichtig blijven, aangezien verslaafden onvoorspelbaar kunnen reageren.

De medewerkers van de MIVB zijn niet bevoegd als het over drugsgebruik gaat. In dat geval kan alleen de politie ingrijpen.

(poursuivant en français)

Pour répondre à Mme Czekalski, le dispositif Sublink a réalisé, de juin à décembre 2023, 3.670 interventions auprès de 865 personnes, dont 487 ont bénéficié d'un soutien approfondi et ont été orientées, entre autres, vers les CPAS, le secteur des sans-abri ou les services de santé. Le système d'accueil régulier a doublé sous cette législature - jusqu'à 5.000 places permanentes - et, avec l'aide des équipes mobiles d'assistance, il peut accueillir les personnes en errance dans les stations de métro. Il n'empêche que malgré ces augmentations, nous sommes confrontés à une pénurie de places, alors qu'elles jouent un rôle crucial dans notre approche. Il est donc essentiel de continuer à les renforcer.

En 2023, plus de 11.000 incidents ont été encodés par le dispatching de sécurité, dont quelque 7.000 pour la présence de sans-abri et 4.000 pour la présence de toxicomanes. Bien entendu, il s'agit parfois de personnes à la fois sans abri et toxicomanes.

Le mandat des agents de sécurité consiste à demander aux toxicomanes de mettre fin à leur consommation dans les stations et de les en faire sortir. Les agents doivent effectivement se montrer prudents et garder leurs distances, car les réactions de personnes sous influence sont imprévisibles. Ce métier est donc particulièrement difficile.

Les agents de la STIB sont compétents pour des faits d'infractions aux règles de transport (défaut de titres de transport et incivilités). Ils ne sont pas compétents pour des faits de consommation de stupéfiants. Ces faits sont de nature judiciaire. Seule la police est compétente.

¹²¹⁵ *(verder in het Nederlands)*

Dat is ook een antwoord op de vraag van mevrouw Dejonghe over de bevoegdheden. De MIVB-agenten kunnen enkel optreden in het kader van een flagrante schending van de vervoersregels, maar ze werken uiteraard samen met de politie op het terrein. Bepaalde handelingen kunnen immers enkel door de politie gesteld worden.

(poursuivant en néerlandais)

Les agents de la STIB ne peuvent donc agir que dans le cadre d'une violation flagrante des règles de transport, mais ils collaborent évidemment avec la police sur le terrain.

¹²¹⁷ *(verder in het Frans)*

De MIVB neemt proactief contact op met New Samusocial om daklozen te herbergen. Vaak lukt dat echter niet omdat er te weinig plaatsen zijn en blijven de daklozen in de stations, wat een invloed heeft op de veiligheid. Daarom moeten alle schakels in de veiligheidsketen versterkt worden.

(poursuivant en français)

La STIB contacte proactivement le New Samusocial pour loger les sans-abri. La procédure inclut une vérification des disponibilités et, si possible, la confirmation de l'hébergement ou la demande de transport. Cependant, le manque de places limite souvent la réorientation des sans-abri, qui restent alors dans les stations, affectant la sécurité de tous. C'est la raison pour laquelle toutes les chaînes d'intervention doivent être renforcées et aptes à agir.

Er zijn veel extra opvangplaatsen gecreëerd, maar de situatie is bijzonder complex geworden, zeker met de asielzoekers die nergens terecht kunnen en in Brussel op straat belanden.

De MIVB blijft samenwerken met de verenigingen. Ze meldt ook gevallen bij haar partners en organiseert doelgerichte veiligheidsacties.

Daarnaast organiseerde de hoge ambtenaar twee vergaderingen over de problemen in de stations Zuidstation en Hallepoort om te bepalen welke acties nodig zijn.

Eind december nam het gewest de coördinatie van het plan voor het Zuidstation over van het Nationaal Crisiscentrum. De acties uit pijler 2 van dat plan waren specifiek gericht op problemen op sociaal en gezondheidsvlak en met de openbare netheid.

De nombreuses places ont été ouvertes, mais la situation est devenue très complexe, surtout avec l'absence de prise en charge par le niveau fédéral des demandeurs d'asile, lesquels s'ajoutent au public des sans-abri sur notre territoire.

La STIB poursuit les différentes actions mises en place :

- la collaboration avec les associations, grâce au projet Sublink ;
- l'envoi des signalements aux partenaires ;
- l'organisation d'actions de sécurité ciblées.

Outre ces actions, la haute fonctionnaire a organisé deux réunions concernant les problématiques des stations Gare du Midi et Porte de Hal, afin d'identifier et coordonner les actions sur le territoire bruxellois.

La coordination nationale par le Centre de crise national du plan gare du Midi s'est terminée fin décembre 2023 et est désormais reprise par la Région sous l'égide de la haute fonctionnaire.

Comme vous le savez, les actions de l'axe 2 étaient spécifiquement liées aux problématiques sociosanitaires et de propreté publique dans le quartier (sans-abrisme, assuétudes, migrations et santé mentale).

Pour réussir ce défi collectif, l'approche développée par safe.brussels a été multifactorielle et comprenait des mesures de prévention pour renforcer le sentiment de sécurité des voyageurs internationaux et des habitants du quartier, tout en prenant en main les réalités sociosanitaires des personnes en errance et en souffrance. En quatre mois, le bilan des travaux que la haute fonctionnaire a coordonnés est globalement positif. Il demeure toutefois important de poursuivre les efforts.

La création de salles de consommation à moindre risque n'a jamais été aisée vu les réticences exprimées au développement du concept et les obstacles politiques et juridiques qui ont assurément ralenti leur mise en place.

Les retours sur expérience de la première salle, Gate, ouverte près de la gare du Midi confirment pourtant le bien-fondé de cette approche. Il nous est désormais demandé d'accélérer la mise à disposition de telles salles. Deux autres sont prévues, l'une cette année et l'autre en 2029.

En 2023, la STIB a reçu 969 plaintes concernant la présence de SDF et de toxicomanes, ce qui représente une hausse de 66 % par rapport aux 583 plaintes de 2022. Tout le monde ne portant pas plainte, ces chiffres ne sont qu'un indicateur du problème. Ils témoignent d'une augmentation du phénomène, que nous connaissons tous.

Le service Customer Care constate que les plaintes concernent de moins en moins souvent la simple présence de personnes

¹²¹⁹ *De inrichting van risicobeperkende gebruikersruimten liep door de terughoudendheid en de politieke en juridische obstakels vertraging op. De resultaten van Gate, de eerste gebruikersruimte, zijn echter positief. In 2024 gaat een tweede ruimte open en in 2029 een derde.*

In 2023 kreeg de MIVB 969 klachten over de aanwezigheid van daklozen en verslaafden, wat 66% meer is dan in 2022. De dienst Customer Care stelt vast dat de klachten steeds minder simpelweg de aanwezigheid van daklozen betreffen en steeds vaker over openlijk drugsgebruik gaan.

1221 *(verder in het Nederlands)*

De noodknoppen werden vroeger aan beide kanten van de poortjes geplaatst, zowel in de gecontroleerde als in de niet-gecontroleerde zones. Dat is ondertussen veranderd. In overleg met de brandweer werden de noodknoppen in de niet-gecontroleerde zones verwijderd.

Helaas worden de noodknoppen in de gecontroleerde zone nog steeds gebruikt door zwartrijders om de poortjes te openen. We zoeken een oplossing voor dat probleem en testen nu een aantal nieuwe systemen uit. De bedoeling is onder meer om de camera's gerichter in te zetten, zodat ze in de verkeerscentrale sneller kunnen zien of het om een noodsituatie of om misbruik gaat.

1223 **Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- Het is niet zonder reden dat we onze vragen richten tot u en uw twee collega's. Het gaat om schrijnende situaties en zeer complexe en versnipperde bevoegdheden, wat de problematiek nog moeilijker op te lossen maakt. De stations moeten veiliger worden voor de reizigers, maar ook voor het personeel. U hebt terecht gezegd dat het personeel soms bang is voor wat hun te wachten staat op het werk.

Hier is sprake van menselijke drama's: asielzoekers die ten einde raad zijn en die gemakkelijker aan drugs raken dan aan een slaappleaats, daklozen die in de problemen zitten enzovoort. Die mensen mogen niet gestigmatiseerd of gecriminaliseerd worden. Begeleiding is cruciaal. Dat bleek ook uit de gesprekken die we met Diogenes hadden. Die vzw werkt trouwens samen met de MIVB en met de vzw Transit. In crisissituaties als deze moet ingezet worden op een proactieve aanpak van overlast, ontmoediging van het drugsgebruik, preventiemaatregelen en veiligheid. Drugsgebruik in de openbare ruimte moet absoluut tegengegaan worden.

Er worden inspanningen geleverd. U legde ook de werking van de taskforce uit. Het gewest heeft bevoegdheden op het vlak van veiligheid. De veiligheidsbeambten en de preventiewerkers worden ingezet in het model dat u hebt beschreven. Dat is goed, want we moeten de krachten op alle beleidsniveaus blijven bundelen. Ik ben dan ook zeer blij dat u uw antwoord begon met de vaststelling dat een gecoördineerde aanpak noodzakelijk is om het probleem op te lossen.

1225 **Mevrouw Els Rochette (Vooruit.brussels).**- Veel van de elementen die u aanstipt, zijn niet nieuw. We hoorden ze al in antwoorden van maanden en zelfs jaren geleden.

Eén kant van dit verhaal is de menselijke kant, met het gezondheidsvraagstuk: de drugsverslaafde die zijn toevlucht zoekt tot een openbaarvervoersstation, heeft hulp nodig. Een andere kant is het veiligheidsvraagstuk: de gebruiker van het

sans abri, mais plus régulièrement des cas de consommation de drogue au vu de tous dans les stations.

(poursuivant en néerlandais)

En concertation avec les pompiers, les boutons d'urgence des zones non contrôlées ont été enlevés. Malheureusement, dans les zones contrôlées, ces boutons d'urgence sont toujours utilisés par des resquilleurs pour passer les portiques. Nous testons actuellement plusieurs nouveaux systèmes pour remédier à ce problème.

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) *(en néerlandais).*- *Ce n'est pas sans raison que nous adressons nos questions également à vos deux collègues car les compétences sont fragmentées, ce qui rend la problématique encore plus difficile à résoudre.*

Les demandeurs d'asile et les sans-abri ne doivent pas être stigmatisés ou criminalisés. L'accompagnement est crucial, ce qui ressort également des discussions que nous avons eues avec Diogenes. Dans des situations de crise comme celle-ci, l'accent doit être mis sur une approche proactive des nuisances, sur la dissuasion de la consommation de drogues, les mesures de prévention et la sécurité.

C'est une bonne chose que la Région déploie des agents de sécurité et de prévention car, comme vous l'avez dit, une approche coordonnée est nécessaire pour résoudre le problème.

Mme Els Rochette (Vooruit.brussels) *(en néerlandais).*- *Bon nombre des éléments que vous soulevez ne sont pas nouveaux.*

La situation actuelle est mauvaise pour tout le monde : pour le toxicomane, pour le personnel et pour l'usager des transports publics. Vous ne semblez pas saisir l'urgence d'intervenir, alors que le problème s'étend à d'autres stations de métro.

openbaar vervoer rekent erop zich veilig en comfortabel te kunnen verplaatsen.

De huidige gang van zaken is slecht voor iedereen: voor de drugsverslaafde, voor het personeel en voor de gebruiker van het openbaar vervoer. Het gevoel van urgentie lijkt te ontbreken. U krijgt het probleem niet onder controle. Het breidt zich intengendeel uit naar andere metrostations.

Ondertussen hoor ik verontrustende berichten van ouders. Tienermeisjes durven het openbaar vervoer niet meer te gebruiken. Ik vraag u uw verantwoordelijkheid op te nemen, want de gebruiker van het openbaar vervoer wil zichtbare veranderingen. In de vorige zittingsperiode heeft mijn partij gewerkt aan een kentering, waarbij we premetrostation Beurs grondig vernieuwd hebben. De situatie is er sindsdien duidelijk verbeterd.

Zoals u bij het begin van uw interventie erkende, durven veel Brusselaars het openbaar vervoer niet meer te nemen. Ik begrijp hen. Hoewel ik voorstander ben van omstanderstrainingen, zullen die het probleem niet oplossen. Ik roep u op om harder uw best te doen om Brussel ten goede te veranderen, want vandaag gaat het de verkeerde kant uit.

¹²²⁷ **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- Voor het MIVB-personeel is het niet altijd gemakkelijk om te werken wanneer ze niet weten wat hun te wachten staat.

Sommige Brusselaars durven nauwelijks nog de metro te nemen. Hoe wilt u hun vertrouwen in het openbaar vervoer herstellen? Overweegt u een communicatiecampagne in samenwerking met de betrokken diensten?

U had het over samenwerking, maar u zei niets over full integrated police action (FIPA), waarbij de politie, de spelers op het terrein en de verenigingen betrokken zijn. Overweegt u ook dergelijke acties?

Ten slotte wil ik net als mijn partijgenoten Weytsman en d'Ursel oproepen om de nachtelijke veiligheidsploegen opnieuw in te voeren.

Sous la précédente législature, mon parti a œuvré pour inverser la tendance, en rénovant de fond en comble la station de prémetro Bourse, où la situation s'est nettement améliorée.

Comme vous venez de le reconnaître, de nombreux Bruxellois n'osent plus prendre les transports en commun et je les comprends. Encourager les usagers à intervenir et témoigner est une bonne chose, mais ne résoudra pas tout. Je vous invite donc à redoubler d'efforts pour redresser la barre.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Je vous remercie pour votre réponse très complète. Je tiens à marquer mon soutien au personnel de la STIB qui éprouve des difficultés au quotidien. Certains d'entre eux viennent travailler avec la boule au ventre, car ils doivent parfois faire face à des situations et des comportements imprévisibles. On ne sait pas comment protéger une personne dans une situation de manque et d'assuétude.

Ce matin, sur les ondes de Bel RTL, une Bruxelloise évoquait son vécu en expliquant qu'elle ne prenait plus le métro qu'en cas d'extrême nécessité. Vous avez parlé dans votre réponse, Madame la Ministre, d'engagements supplémentaires, mais que faire pour redonner confiance aux Bruxellois afin qu'ils empruntent à nouveau les transports en commun ? Est-ce qu'une campagne de communication peut être envisagée en collaboration avec les différents services concernés par la thématique (STIB, safe.brussels, etc.) ?

Vous avez également parlé de travail d'équipe et de collaboration, mais je n'ai pas entendu parler d'actions de police intégrée (full integrated police action, FIPA) qui impliquent la police, les acteurs de terrain et les associations. Dans le passé, certaines de ces actions avaient été organisées, mais la crise du Covid y a mis un terme. Envisagez-vous aussi de telles actions ?

Enfin, permettez-moi de rappeler une demande déjà formulée par mes collègues, Anne-Charlotte d'Ursel et David Weytsman, concernant le retour des équipes de sécurité, en particulier durant la nuit, ce qui permet de prévenir certains accidents et évite que certaines personnes ne traînent sur le réseau.

¹²²⁹ **De heer Gilles Verstraeten (N-VA).**- Mijnheer Maron heeft onlangs heel duidelijk gezegd dat handhaving bij drugsgebruik niet werkt. Volgens mij knelt hem daar de schoen.

Ik ben het helemaal met u eens dat de hele keten aandacht behoeft, maar ik heb ernstige vragen bij wat er concreet gebeurt. In verband met de spoorwegpolitie kun je nog zeggen dat het absurd is dat alle bevoegdheden zo versnipperd zijn. Op dat vlak is ons punt duidelijk: de veiligheidsbevoegdheden zouden grotendeels naar de gewesten moeten worden overgeheveld, zodat alles in een keten kan worden geïntegreerd en er geen aparte politiezones en een federale eenheid zijn die de problemen onderling moeten oplossen.

Mijn fundamentele vraag is echter hoe een concrete interventie verloopt. Wat is de doelstelling? Wat gebeurt er als een druggebruiker te kennen geeft dat hij geen hulp wil? Dan wordt zo iemand uit de metro verwijderd en zit hij daar, zoals u zelf ook zegt, een uur later weer. Zo dweilen we met de kraan open. Volgens mij moeten we afstappen van het idee dat we het zelfbeschikkingsrecht van zwaar verslaafden altijd en in alle omstandigheden moeten respecteren.

Als je weet hoe iemand met een zware drugsverslaving er neurologisch aan toe is, zeker als het om crack gaat, weet je dat die geen verstandige beslissingen meer kan nemen en in zekere zin tegen zichzelf moet worden beschermd.

¹²³¹ Je moet plaatsen hebben om die mensen naartoe te brengen. En dan heb ik het liever niet over gebruikersruimten, waar ze gewoon verder kunnen blijven gebruiken en waar enkel vriendelijk de vraag gesteld wordt of ze hulp willen. Veel verslaafden zullen antwoorden dat ze liever blijven gebruiken.

Wat is uw visie op dit vlak? Nu klinkt het alsof we dweilen met de kraan open.

¹²³³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- Voor de nachtelijke veiligheidsploegen worden veertig medewerkers gerekruteerd, goed voor tien teams van twee patrouilles, die actief zullen zijn in de stations met de grootste problemen.

¹²³⁵ (verder in het Nederlands)

Mijnheer Verstraeten, gebruikersruimten vormen een manier om gebruikers naar hulpverlening toe te leiden en de situatie enigszins onder controle te krijgen. De eerste resultaten zijn naar verluidt positief, maar het klopt dat ze niet het enige antwoord vormen.

We versterken het volledige palet aan sociale diensten en moeten die versterking nog opvoeren. Zo hebben we het aantal plaatsen in de daklozenopvang sterk verhoogd, maar nog onvoldoende om de groeiende dak- en thuisloosheid op te vangen. Ook de uitbouw

M. Gilles Verstraeten (N-VA) (en néerlandais).- Pour éviter le morcellement des compétences en matière de sécurité, ces dernières devraient être largement transférées aux Régions.

Cela étant dit, ma question fondamentale est de savoir comment se déroule une intervention concrète. Que se passe-t-il lorsqu'un toxicomane déclare qu'il ne veut pas d'aide ? À mon avis, nous devrions abandonner l'idée qu'il faut respecter toujours et en toutes circonstances la libre détermination des grands toxicomanes.

On sait en effet qu'une personne fortement dépendante n'est plus capable de prendre des décisions sensées et qu'elle doit en quelque sorte être protégée contre elle-même.

Il faut pouvoir renvoyer ces personnes quelque part. Et de préférence pas vers des salles de consommation, où elles peuvent continuer à consommer en refusant l'aide qu'on leur propose. Quelle est votre vision à cet égard ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Vos questions complémentaires sont, en effet, pertinentes.

En ce qui concerne les équipes de sécurité durant la nuit, j'ai annoncé le recrutement de 40 agents, soit 10 équipes de 2 patrouilles, afin de renforcer la sécurité de nuit, ainsi qu'en journée. Cette action est dirigée vers les 10 à 12 stations connaissant le plus de problèmes.

(poursuivant en néerlandais)

Les salles de consommation sont un des moyens d'orienter les utilisateurs vers une aide et de maîtriser quelque peu la situation.

Nous renforçons aussi l'ensemble des services sociaux. Et, effectivement, le développement du projet Housing First est nécessaire pour sortir structurellement les personnes du sans-abrisme.

Mais c'est toute la chaîne qui doit être renforcée, car les résultats actuels ne sont pas suffisants. La situation nécessite une

van Housing First is nodig om, zoals u terecht aanstipt, mensen structureel uit de dakloosheid te halen. Mevrouw Dejonghe verwees naar de organisaties Diogènes, Transit en Lama, die ervaring hebben met specifieke doelgroepen.

Ik heb al gesproken over de extra middelen van de MIVB. Ook bij collegelid Maron komt er extra versterking. Ik ga ervan uit dat ook de federale drugshulpverlening onder minister Vandembroucke versterking kan krijgen, net als de Vlaamse en de Franstalige. De volledige keten moet versterkt worden, want de huidige resultaten zijn niet afdoende. De situatie loopt inderdaad uit de hand en vereist een krachtigere collectieve aanpak.

1237 *(verder in het Frans)*

De hoge ambtenaar en safe.brussels staan in voor de coördinatie en besteden bijzondere aandacht aan de prioritaire interventiezones. Ook de MIVB werkt daaraan mee.

Ik hoop op positieve resultaten op korte termijn.

- De incidenten zijn gesloten.

1243 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

1243 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1243 **betreffende de onderbreking van de metrowerken aan het Noordstation.**

1243 **TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER FRANCIS DAGRIN**

1243 **betreffende de opschorting van de werken aan metrolijn 3 bij het Noordstation.**

1247 **TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER**

1247 **betreffende de stilgelegde werkzaamheden aan het noordelijke deel van metro 3.**

1247 **Mevrouw de voorzitter.-** Bij afwezigheid van mevrouw Cieltje Van Achter wordt haar toegevoegde vraag om uitleg voorgelezen door de heer Gilles Verstraeten.

1249 **De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).-** In februari 2024 bleek dat er bij de werkzaamheden voor metrolijn 3 niet alleen onder het Zuidpaleis, maar ook aan het Noordstation problemen de kop opstaken.

approche collective plus forte, y compris au niveau des autorités fédérales et des Régions.

(poursuivant en français)

Quand on parle de coordination, cela sous-entend la mobilisation de toute une chaîne d'intervenants, notamment les services de sécurité, les services sociaux et la police. La coordination est désormais assurée par la haute fonctionnaire et safe.brussels, avec une attention particulière pour les zones d'intervention prioritaires. La STIB y collaborera également.

J'espère voir des résultats positifs à court terme.

- Les incidents sont clos.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

concernant le blocage du chantier du métro à la gare du Nord.

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. FRANCIS DAGRIN

concernant la suspension du chantier du métro 3 à la gare du Nord.

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

concernant l'arrêt des travaux sur le tronçon nord de la ligne de métro 3.

Mme la présidente.- En l'absence de Mme Cieltje Van Achter, sa demande d'explications est lue par M. Gilles Verstraeten.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- La presse du 3 février 2024 révélait de nouvelles difficultés dans la réalisation du chantier de la ligne de métro 3. Après les problèmes sous le palais du Midi, il s'agit maintenant de difficultés techniques du côté de la gare du Nord et de la construction de l'arrière-gare.

Beliris bevestigde dat de werken zijn stilgelegd door een probleem met het grondwater. Voor die onvoorziene omstandigheid zoekt Beliris samen met de aannemer, de adviesbureaus en Infrabel een oplossing.

De werken zouden al sinds april 2023 stilliggen. Daar hoorden wij hier tijdens de hoorzitting met Beliris of in uw antwoorden op onze vragen op 30 mei echter helemaal niets over. Tot februari 2024 leken de problemen ter hoogte van het Zuidpaleis het enige struikelblok te zijn.

De nieuwe metrolijn is belangrijk om het autoverkeer te verminderen, maar de problemen bij de werken zijn koren op de molen van de tegenstanders.

Le maître d'ouvrage, Beliris, a confirmé que le chantier était suspendu à la suite de la présence d'une nappe d'eau sous le gril du chemin de fer, qu'il n'a pas été possible de pomper suffisamment, qu'il s'agirait d'une circonstance imprévue et qu'il analysait, avec l'entrepreneur, les bureaux d'études et Infrabel, une solution technique permettant de réaliser l'ouvrage de connexion.

Par-dessus tout, ce chantier, lancé en 2021 pour un montant de 47 millions d'euros, serait à l'arrêt depuis avril 2023, soit près d'un an ! Or, le 18 avril 2023, nous avons eu l'occasion d'auditionner Beliris au sujet de la ligne de métro 3. Ni moi ni les quelques collègues que j'ai interrogés ne nous souvenons que l'arrêt de ce chantier ait été évoqué. Cela n'a pas non plus été le cas le 30 mai, lorsque nous avons eu l'occasion de vous interpeller sur le projet global de métro et son financement. Et en juin dernier, lorsque la solution de l'éventrement du palais du Midi a été annoncée, on nous a dit que c'était le seul problème qui subsistait pour achever le projet Nord-Albert, d'où notre grand étonnement lorsque nous avons appris l'arrêt du chantier au niveau de la gare du Nord.

On ne peut pas demander aux automobilistes d'abandonner leur voiture si on ne leur donne pas le métro. Autant le développement de ce dernier est important pour Bruxelles, autant la gestion de ce chantier en donne une piètre image, qui est du pain bénit pour ses détracteurs.

Quand avez-vous été informée de la suspension de chantier et par qui ? Quels ont été vos contacts avec Beliris et votre homologue fédéral dans ce cadre ?

Beliris a donc annoncé chercher avec l'entrepreneur, les bureaux d'études et Infrabel une solution technique qui permette de réaliser l'ouvrage de connexion. Pourquoi, presque un an après l'arrêt du chantier, ne disposons-nous toujours pas des conclusions de ces analyses, d'une solution technique pour reprendre le chantier et d'une estimation financière des surcoûts que cet incident a pu générer ?

Le public ne comprend pas la raison de ces incidents à répétition. Vous avez expliqué lors de ma question d'actualité il y a quelques semaines les raisons pour lesquelles il était « extrêmement difficile de prévoir » une telle situation. N'étant pas ingénieur, je n'ai pas les compétences pour répliquer à cette affirmation. Toutefois, des mesures ne pourraient-elles pas être prises pour que, à l'avenir, on puisse mieux anticiper ce type de problème ?

Par ailleurs, sur le plan de la communication, comment redonner de la crédibilité au projet de métro, ô combien utile à Bruxelles, à la suite de ces divers couacs ?

Disposez-vous aujourd'hui de davantage de précisions quant aux conséquences de cet arrêt sur la date de mise en service du tronçon Albert-Nord et aux surcoûts générés par ce nouvel incident ?

M. Francis Dagrín (PTB).- Au niveau de la gare du Nord, le chantier de la ligne de métro 3 est bloqué en raison d'une nappe

¹²⁵¹ *Wanneer en door wie bent u ervan op de hoogte gebracht dat de werken stillagen? Hoe verliepen uw contacten met Beliris en federaal minister van Mobiliteit Gilkinet?*

Waarom hebben we een jaar later nog steeds geen technische oplossing of raming van de bijkomende kosten van Beliris ontvangen?

U zei eerder dat het bijzonder moeilijk is om een dergelijke situatie te voorzien, maar zijn er dan helemaal geen maatregelen mogelijk om dergelijke problemen te voorkomen?

Hoe wilt u het metroproject opnieuw geloofwaardig maken?

Kunt u meer informatie geven over de gevolgen van het stilleggen van de werken op de datum van inwerkingtreding en over de bijkomende kosten?

¹²⁵³ **De heer Francis Dagrín (PTB)** (in het Frans).- *Ter hoogte van het Noordstation is er een grondwaterprobleem, waardoor*

de tunnel voor de nieuwe metrolijn niet kan worden aangelegd volgens het bestek. In afwachting van een oplossing liggen de werkzaamheden stil om te voorkomen dat de kosten oplopen. Het probleem lijkt overigens sterk op dat ter hoogte van het Zuidpaleis.

Wat zijn de verschillen tussen de twee bouwplaatsen? Waarom werd er niet op dit technisch probleem geanticipeerd? Wat zijn de conclusies van de aannemer? Welke ondernemingen zijn daarbij betrokken? Hebben Beliris en Infrabel een oplossing waarmee de aanleg van de metro kan doorgaan? Wat zijn de andere mogelijkheden? Welke gevolgen heeft dit voor de kosten en de datum van ingebruikname?

¹²⁵⁵ **De heer Gilles Verstraeten (N-VA).**- Omdat ik vandaag mevrouw Van Achter vervang, heb ik me wat in het dossier verdiept. Ik heb helaas de indruk dat we van de regen in de drop komen en dat er telkens nieuwe problemen opduiken.

Eerst hebben we heel het drama met het zuidelijke gedeelte gehad, waar de werken ter hoogte van het Zuidpaleis al jaren stilliggen. De oplossingen laten op zich wachten, wat niet echt van een krachtig beheer getuigt.

Nu komen daar nog de problemen aan het noordelijke gedeelte bij. Begin februari vernamen we in de pers dat de werken aan het noordelijke gedeelte ook stilliggen. Net zoals aan het Zuidpaleis is dat te wijten aan de ondergrond. Bij het Zuidpaleis was de ondergrond te moerassig, nu kan door een kleilaag in de ondergrond het grondwater niet snel genoeg worden weggepompt, waardoor de verbindingstunnel tussen de Vooruitgangsstraat en de Aarschotstraat niet kan worden aangelegd.

¹²⁵⁷ Opnieuw blijkt dat de situatie al sinds april 2023 aansleept en wordt er betrekkelijk laat persaandacht aan besteed. Dat roept vragen op.

Wanneer werd u voor het eerst op de hoogte gebracht van het hoge grondwaterpeil? Wanneer werd u ervan op de hoogte gesteld dat de werken werden stilgelegd? Wat hebt u ondernomen naar aanleiding van die berichten?

Welke impact heeft dat op de planning en het budget van de werken? Wie draait op voor de mogelijke meerkosten?

Ik heb nog een bijkomende vraag die niet in de ingediende tekst stond, die begin februari werd ingediend.

Eind 2023 werd er aangegeven dat Beliris de offertes voor het noordelijke deel ook zou analyseren, omdat die veel hoger

phréatique qui empêche la construction d'un tunnel, selon le journal L'Écho. Des recherches seraient en cours afin de trouver une autre méthode pour creuser le tunnel sans toucher à la nappe. Dans l'intervalle, les travaux sont suspendus dans le but de limiter les coûts. Il s'agirait d'une nappe dite perchée, située entre la couche étanche d'argile et les murs de soutènement du gril de la gare du Nord, qui empêcherait la mise en œuvre des techniques de construction prévues dans le cahier des charges des travaux. Ce scénario ressemble beaucoup à ce qu'il se passe sur le tronçon de la ligne de métro 3 au palais du Midi.

Quelles sont toutes les différences entre les deux tronçons problématiques ? Pourquoi cette nouvelle difficulté technique n'a-t-elle pas pu être anticipée ? Quelles sont les conclusions de l'entrepreneur et quelles sont les firmes impliquées ? Les bureaux d'études de Beliris et d'Infrabel proposent-ils une solution technique qui permettrait de réaliser cet ouvrage de connexion ? Quelles sont les autres pistes envisagées aujourd'hui ? Quel est l'impact sur les coûts et délais de mise en service du tronçon Albert-Gare du Nord ?

M. Gilles Verstraeten (N-VA) (en néerlandais).- *Cela va malheureusement de mal en pis.*

Après une suspension des travaux à la hauteur du palais du Midi, le chantier est au point mort dans la partie nord, car une couche d'argile empêche d'en évacuer les eaux souterraines.

Quand avez-vous été informée pour la première fois du niveau élevé des eaux souterraines et de l'arrêt des travaux ? Qu'avez-vous entrepris à cette annonce ?

Quel l'impact cela a-t-il sur le calendrier et le budget des travaux ? Qui paiera les éventuels surcoûts ?

Fin 2023, il a été indiqué que Beliris analyserait les devis pour la partie nord, car ils étaient plus de deux fois et demie plus élevés que les dernières estimations du gouvernement et de Beliris.

Quelles sont les conclusions de cette analyse ? Pourquoi les devis sont-ils si élevés ? Est-il possible d'y remédier ? Y a-t-il eu de nouvelles négociations avec les entreprises qui les ont soumis ?

uitvielen dan de initiële schattingen. In de recentste raming van de regering werd er gewag gemaakt van 608 miljoen euro, terwijl Beliris in april 2023 uitging van 817 miljoen euro. De offertes daarentegen beliepen elk 2 miljard euro. Daarop werd er op 25 mei 2023 beslist om de meerkosten nader te onderzoeken. Die analyse zou in februari 2024 klaar zijn.

Wat is de conclusie? Waarom liggen de offertes zoveel hoger? Kan dat verholpen worden? Er werd immers aangekondigd dat er op basis van nader onderzoek opnieuw onderhandeld zou worden met de bedrijven die de offertes hebben ingediend. Hoe staat het daarmee?

¹²⁵⁹ Ik deel de indruk van collega Loewenstein enigszins. Dit is een noodzakelijke en nuttige investering. De metro dateert van de jaren zeventig en sindsdien is de Brusselse bevolking met 300.000 mensen aangegroeid. De infrastructuur moet dan ook volgen. De manier waarop het dossier wordt aangepakt, laat echter weinig goeds vermoeden.

¹²⁶¹ **Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** (in het Frans).- Tijdens de hoorzitting met Beliris kwam het probleem wel degelijk ter sprake.

Omdat ik op mijn vraag over de noodzaak van een wijzigingsvergunning geen antwoord kreeg, richtte ik mij in december 2023 schriftelijk tot staatssecretaris Persoons. Twee maanden later antwoordde zij dat er een aanvraag tot wijziging was ingediend, die op 31 januari 2024 werd ingetrokken. Begin februari 2024 vernamen we echter in de pers dat de werken sinds april 2023 stilliggen. Een van de aannemers trok zich ondertussen terug en de offerte van de tweede voldoet niet aan de voorwaarden in verband met de termijn voor het tweede deel.

¹²⁶³ *De plannen voor het tweede deel zitten dus op een dood spoor.*

Is er voor de nieuwe werkzaamheden een vergunning? Als u die vraag vandaag niet kunt beantwoorden, stel ik ze aan staatssecretaris Persoons.

(Mevrouw Isabelle Pauthier, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

Il s'agit d'un investissement nécessaire si on veut tenir compte de l'augmentation de la population. Le traitement de ce dossier ne laisse toutefois rien présager de bon.

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)- Je saisis l'occasion pour revenir sur la validité du permis d'urbanisme pour les travaux en cours à la gare du Nord.

Contrairement à ce que mon collègue affirme, le 18 avril 2023, lorsque notre commission a auditionné Beliris, Cédric Bossut a mentionné la nappe d'eau perchée à la gare du Nord et a dit que l'on rencontrait des problèmes analogues, mais moins graves, à ceux du palais du Midi.

À ma question de la nécessité d'un permis modificatif, M. Bossut a répondu qu'il allait interroger son service juridique. Ne recevant aucune réponse, le 4 décembre 2023, j'ai déposé une question écrite à Mme Persoons. Il a fallu deux mois à son cabinet pour se renseigner puisque le 5 février, Mme Persoons m'a répondu qu'une demande de permis modificatif avait bien été déposée, puis retirée le 31 janvier 2024, alors que nous apprenions le 3 février 2024 dans un article du journal L'Écho que le chantier était interrompu depuis avril 2023.

Cet article révélait également que l'une des deux offres n'est plus valide parce que l'un des entrepreneurs s'est retiré et que l'autre offre ne respecte pas les délais pour le deuxième tronçon.

Autrement dit, le projet pour le deuxième tronçon est au point mort. Il n'y a ni permis d'urbanisme ni budget, et il n'y a plus d'offre.

Les nouveaux travaux sont-ils couverts par un permis d'urbanisme en bonne et due forme? D'après le schéma, l'emplacement des travaux a en effet été modifié. Si vous n'avez pas la réponse aujourd'hui, je reposerai la question à Mme Persoons. C'est, en tout état de cause, un point important.

(Mme Isabelle Pauthier, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

1269 **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** (in het Frans).- *De MR vraagt om een zo groot mogelijke transparantie in dit dossier.*

Waarom bracht u de commissieleden niet onmiddellijk op de hoogte van het probleem? Wanneer is de nieuwe vergunningsaanvraag ingediend? Welke alternatieve technieken werden onderzocht? Welke impact hebben die op de gebouwen, de kosten en de termijnen? Hoe beïnvloedt dit probleem het uitvoeringsschema voor het traject? Hoe is het tijdschema voor het vereffenen van de budgetten gewijzigd sinds de werkzaamheden zijn stilgelegd? Hoeveel wordt er bespaard?

1271 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De werkzaamheden zijn in april 2023 stilgelegd nadat er zich problemen voordeden met een grondwaterlaag, waardoor de geplande bouwtechnieken niet konden worden toegepast.*

Beliris bracht in maart 2023 de MIVB en het strategisch comité op de hoogte van het plan om de werkzaamheden te faseren. Het wees de commissie voor de Mobiliteit tijdens de hoorzitting ook op het probleem. Ik ben niet gekant tegen het idee om Beliris opnieuw uit te nodigen om de technische details te komen toelichten.

We wisten vooraf dat er grondwater aanwezig was, maar van de ondoordringbare kleilaag, die maakt dat er een bassin ontstaat dat snel volloopt en langzaam leegloopt, waren we niet op de hoogte. Die uitzonderlijke situatie was niet te voorzien.

Uiteraard moet het project verder worden uitgevoerd.

1273 (verder in het Nederlands)

Het gedeelte op de Noord-Zuidas, waar het Zuidpaleis met zijn gigantische problemen op ligt, valt onder de

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- Même si elle ne semble pas avoir prévalu jusqu’ici, nous demandons la plus grande transparence dans ce dossier. Il s’agit là d’un nouveau blocage, qui concerne le chantier nord de la construction de la ligne de métro 3.

Pourquoi ne pas avoir averti les commissaires en mars dernier, dès la découverte des incidents ? Quand la nouvelle demande de permis a-t-elle été introduite ? Cela affectera-t-il la reprise des travaux ? Sur quelles autres techniques avez-vous avancé ? Quel est leur impact sur le bâti, les coûts et les délais ? Comment ce nouvel obstacle affecte-t-il le calendrier de réalisation global du tronçon Albert-Gare du Nord, déjà largement contrecarré par la situation sous le palais du Midi ? Comment le calendrier de liquidation des budgets a-t-il évolué depuis la mise à l’arrêt des travaux, qui a été justifiée par la nécessité de réaliser des économies ? Quelles sont-elles ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les travaux ont été suspendus en avril 2023. L’entreprise a rencontré un imprévu technique, à savoir une nappe d’eau perchée qui se situe entre la couche étanche d’argile et les murs de soutènement du gril de la gare du Nord. Cette nappe perchée empêche la mise en œuvre des techniques de construction qui étaient prévues dans le cahier des charges des travaux, à savoir la réalisation de galeries sous le gril du chemin de fer.

Beliris, qui est le maître d’ouvrage, a informé la STIB et le comité stratégique, en mars 2023, du plan de phasage des travaux et a signalé les difficultés rencontrées devant la commission de la Mobilité lors de son audition. Je ne suis aucunement opposée à inviter à nouveau Beliris pour avoir davantage d’informations et mieux comprendre les détails techniques.

Je rappelle qu’il ne s’agit pas de la nappe phréatique, mais d’une nappe perchée au-dessus, entre la couche étanche d’argile et les murs de soutènement du gril de la gare du Nord. Beliris et la STIB ont fait réaliser des essais et constaté la présence d’eau. Le cahier des charges prévoyait donc de rabattre la nappe et de la pomper jusqu’à un niveau qui permette la réalisation des travaux dans un sol expurgé. Malheureusement, malgré la taille imposante des pompes utilisées, il n’a pas été possible de pomper suffisamment d’eau.

L’hétérogénéité du remblai et la présence de la nappe phréatique étaient connues. Par contre, la présence d’une couche d’argile sous le remblai et les murs de soutènement fait que nous sommes confrontés à une sorte de piscine qui se remplit rapidement et se vide lentement. La combinaison de ces facteurs crée une situation exceptionnelle que nous ne pouvions raisonnablement pas prévoir.

Il est évidemment essentiel que ce projet soit poursuivi.

(poursuivant en néerlandais)

La STIB est responsable de la partie de l’axe Nord-Midi sur laquelle se situe le palais du Midi. Beliris est maître d’ouvrage

verantwoordelijkheid van de MIVB. Voor de verlenging naar het noorden treedt Beliris als bouwheer op. Het achterstation bij het Noordstation is nodig voor beide projecten, omdat de metro's daar zullen draaien, maar het maakt deel uit van het tweede deel, waar Beliris voor verantwoordelijk is.

Het is belangrijk die werkzaamheden voort te zetten om aan de noden op het vlak van openbaar vervoer tegemoet te komen. Het hoeft echter geen betoog dat op deze manier het draagvlak bij de buurtbewoners en bij alle Brusselaars in het gedrang komt, ook voor nieuwe bouwprojecten. We kunnen het ons niet permitteren vaker zulke situaties te creëren. Terwijl het Zuidpaleis een grote impact heeft op de bovengrond, spreken we hier over de ondergrond, zodat de overlast toch van een andere grootteorde is.

Wel wil ik meegeven dat de werkzaamheden rond de problematische plaatsen altijd zijn doorgegaan. Ook bij het Zuidpaleis is het de bedoeling om zo snel mogelijk tot de bovengrondse heraanleg over te gaan, zodat het leven in de buurt al voor een stuk kan hervatten, want de impact op de levenskwaliteit is en blijft er groot.

Wat de planning en het budget betreft, analyseren Beliris en de MIVB momenteel de criteria en de oplossingen. Daar zijn gespecialiseerde adviesbureaus bij betrokken, naast de MIVB en Infrabel. Ik wil dus op dit moment geen uitspraken doen over het exacte programma. Als gevolg van de vertraging in verband met het Zuidpaleis wordt alles herbekeken. De impact op het tijdschema en de financiën wordt nog bestudeerd.

¹²⁷⁵ (verder in het Frans)

Beide delen worden in een verschillende context uitgevoerd en vertonen specifieke problemen. Bij het deel tussen het Noordstation en Albert gaat het om de vervanging van infrastructuur, bij dat tussen Bordet en het Noordstation om de aanleg van nieuwe infrastructuur. Dat gaat met verschillende bouwtechnieken gepaard.

De werken worden door de tijdelijke maatschap Progrès uitgevoerd. Bureau Métro Nord en Infrabel bestuderen een voorontwerp voor een variant.

Staatssecretaris Persoons laat weten dat de vergunningsaanvraag in april opnieuw moet worden ingediend, omdat er technische wijzigingen aan het plan nodig zijn.

(verder in het Nederlands)

Die aanpassingen gaan niet over het boren, maar over de tijdelijke demontage van de sporen. Ik zeg dat met enig voorbehoud, omdat ik alles snel bij het kabinet-Persoons heb opgevraagd. Het is zeker nuttig om haar daar gedetailleerd over te ondervragen.

du prolongement vers le nord, et notamment de l'arrière-gare de la gare du Nord.

Il est important de poursuivre les travaux pour répondre aux besoins sur le plan des transports publics, mais la manière dont ils sont conduits hypothèque le soutien des riverains et des Bruxellois à de tels projets. En l'occurrence, l'impact serait cependant situé au niveau du sous-sol, tandis que dans le cas du palais du Midi, il est en surface.

Je souligne que les travaux aux alentours des endroits problématiques se sont toujours poursuivis, afin de réduire leur impact sur la qualité de vie.

Au niveau du calendrier et du budget, Beliris et la STIB analysent actuellement les critères et les solutions, en collaboration avec des bureaux d'études et Infrabel. Tout est réexaminé en raison des retards au palais du Midi et je ne peux donc me prononcer à ce propos.

(poursuivant en français)

Les deux tronçons sont réalisés dans des contextes différents et avec des problématiques spécifiques. Le tronçon Nord-Albert est une migration d'une infrastructure existante pour pouvoir accueillir le métro, alors que le tronçon Bordet-Nord est une toute nouvelle infrastructure. Les contraintes de profondeur et de travaux en sous-œuvre sont donc très différentes. Certaines techniques, comme le creusement au tunnelier, ne s'appliquent que pour une nouvelle infrastructure, alors que des travaux en sous-œuvre à faible profondeur sont contraints par l'infrastructure existante. Pour les chantiers Toots Thielemans et Gare du Nord, les défis dans le sous-sol sont très différents : sur le chantier de la future station Toots Thielemans, l'hétérogénéité du sol est importante, tandis que sur le chantier de la station Gare du Nord, une nappe perchée est présente dans le talus du chemin de fer.

Les travaux sont réalisés par la SM Progrès. Cette société momentanée est composée de trois entreprises : Galère, Stadsbader Contractors et Soletanche-Bachy. Un avant-projet pour une variante est en cours d'étude chez le Bureau métro nord (BMN), en collaboration avec les services d'Infrabel. Une des autres solutions envisagées consiste à remonter la toiture de l'ouvrage sous la Gare du Nord au-dessus du niveau de la nappe perchée, car il n'est pas possible de faire descendre son niveau.

¹²⁷⁹ **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *We kregen te horen dat het probleem bij het Noordstation minder groot was dan bij het Zuidpaleis en dus geen impact zou hebben op de planning van de werkzaamheden. Zekerheid daarover hebben we echter niet zolang de resultaten van het onderzoek er niet zijn.*

Waarom is er nog geen technische oplossing en is er nog geen raming van de kosten? Wanneer is het onderzoek gestart?

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

¹²⁸¹ **De heer Francis Dagrin (PTB)** (in het Frans).- *Het gaat om een complex dossier. Net als tijdens de hoorzittingen kan ik alleen maar concluderen dat een onafhankelijke expertise noodzakelijk is. Ook voor het Noordstation is er een oplossing nodig.*

Het Brussels Gewest zou beter een voorbeeld nemen aan Parijs, waar de werken aan de nieuwe metro veel sneller verlopen en de kosten binnen de perken blijven.

¹²⁸³ **De heer Gilles Verstraeten (N-VA)**.- *U zegt dat we het ons absoluut niet kunnen permitteren dat er tegenslagen bij komen en dat het draagvlak ondermijnd wordt, doordat de zaken te lang blijven stilliggen en er te veel onduidelijkheid heerst. Ik ben het op dat vlak uiteraard volkomen met u eens, maar dat is nu net het grote probleem.*

U werd op de hoogte gesteld van het stilleggen van de werken in maart 2023. Dat waren onvoorziene omstandigheden, waarmee u aan de slag diende te gaan. U hebt echter niet geantwoord op de vraag welke actie u dan ondernomen hebt, want voor de minister van Mobiliteit lijkt me dat toch een belangrijke kwestie. U legt de

Ma collègue Ans Persoons m'informe que la demande de permis d'urbanisme devra à nouveau être déposée en avril. Des adaptations techniques doivent être apportées au plan.

(poursuivant en néerlandais)

Ces adaptations concernent le démontage temporaire des voies. Je vous invite à interroger Mme Persoons pour une réponse plus détaillée.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- *On nous avait répondu que le problème constaté à la gare du Nord était moins important que celui rencontré au palais du Midi, qu'il faudrait moins de temps pour résoudre la situation à la gare du Nord qu'au palais du Midi et que cela n'aurait dès lors pas d'impact sur le planning général du chantier. Mais il ne s'agit là que d'hypothèses, car nous n'avons toujours pas les résultats de l'analyse.*

Le chantier étant à l'arrêt depuis avril 2023, comment expliquer le fait que Beliris soit toujours en train d'analyser, avec l'entrepreneur, les bureaux d'étude et Infrabel, une solution technique qui permettra de réaliser l'ouvrage de connexion ? Pourquoi, presque un an après l'arrêt du chantier, ne dispose-t-on toujours pas des conclusions de ces analyses, d'une solution technique pour reprendre le chantier et d'une estimation financière des surcoûts ? Quand cette analyse a-t-elle été lancée ?

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

M. Francis Dagrin (PTB).- *Ce dossier est effectivement complexe. Il faudrait être ingénieur pour pouvoir le maîtriser. Cela étant, lors des précédentes auditions relatives au palais du Midi, des contradictions étaient apparues, même entre les différents points de vue des ingénieurs.*

Nous parvenons aux mêmes conclusions que lors de ces auditions et pensons qu'une expertise indépendante est nécessaire. Une solution doit également être trouvée en ce qui concerne la station Gare du Nord. Notre référence demeure la Société des grands projets, qui assure la construction d'un nouveau métro à Paris. Ces travaux avancent beaucoup plus vite que ceux de la ligne de métro 3 à Bruxelles. Les délais et les coûts sont plus ou moins respectés, alors que ce n'est pas le cas à Bruxelles.

M. Gilles Verstraeten (N-VA) (en néerlandais).- *La situation ne peut évidemment pas rester bloquée, je suis d'accord avec vous mais tout le problème est là.*

Qu'avez-vous entrepris en mars 2023 lorsque vous avez été informée de l'arrêt des travaux ? Vous n'avez pas répondu à cette question. Il ne suffit pas de rejeter la responsabilité sur Beliris. En tant que ministre chargée de la Mobilité, vous êtes le porteur politique de l'entière responsabilité du projet.

verantwoordelijkheid bij Beliris, maar u bent de politieke drager van het project in zijn geheel.

We stellen vast dat de aanvraag voor een nieuwe vergunning wegens een aantal technische aanpassingen pas in april ingediend wordt. Dat is volgende maand! Wat hebt u ondertussen gedaan?

¹²⁸⁵ Ik heb u niet alleen gevraagd wat de impact op de planning en het budget is en wie de eventuele meerkosten moet dragen, maar ook hoe het zit met de studies over de offertes voor het noordelijke gedeelte. U wilt zich daar echter nog niet over uitspreken, omdat de studies nog niet zijn afgerond. Normaal gezien had u de resultaten vorige maand al moeten ontvangen.

Wat is de stand van zaken? Wanneer zullen de studies afgerond zijn en zult u ons meer informatie kunnen geven? Het baart me zorgen dat ik geen gevoel van urgentie ontwaar.

¹²⁸⁷ **Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** (in het Frans).- *U bevestigt dat de werkzaamheden sinds een jaar stilliggen.*

Ik veronderstel dat Beliris een nieuwe vergunning aanvraagt, zodra er een oplossing is. Ik zal staatssecretaris Persoons daarnaar vragen.

Moet het treinverkeer worden onderbroken om de rails te verwijderen?

Momenteel levert het project helaas meer op voor aannemers en stabiliteitsbureaus dan voor de reizigers.

¹²⁸⁹ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Graag neem ik in eigen naam het woord vanaf de voorzittersstoel.*

Opnieuw duikt er een obstakel voor de nieuwe metrolijn op. Een jaar geleden is de zoektocht naar een oplossing gestart. Waarom is die er nog niet?

U hebt het over een scenario waarbij sporen worden weggehaald. Dat is een oplossing waar wij niet van op de hoogte zijn. De MR vroeg tijdens de besprekingen van het probleem bij het Zuidpaleis om een arbitragecollege en herhaalt nu die vraag.

Où en est-on par rapport à la partie nord ? Quand les études, initialement prévues pour février, seront-elles terminées ? Quand pourrez-vous donner plus d'informations ? Je suis inquiet, car je ne perçois aucun sentiment d'urgence.

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Madame la Ministre, vous nous confirmez que le chantier de la gare du Nord est à l'arrêt depuis un an.

Nous pouvons au moins nous réjouir que Beliris ne travaille pas dans l'illégalité, puisque ce sont les complexités techniques qui imposent de nouvelles études et la recherche d'une solution fiable.

Je note que Beliris demandera un nouveau permis d'urbanisme afin d'adapter les plans, une fois la solution trouvée, je suppose. J'interrogerai Mme Persoons sur les questions de procédure.

Si les rails doivent être démontés, faudra-t-il interrompre le trafic ferroviaire ?

Entre-temps, les entreprises et les bureaux de stabilité profitent davantage du projet que les usagers, et c'est tout le drame dans ce dossier.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je vais me permettre d'intervenir en mon nom propre depuis le siège du président.

Il s'agit d'un obstacle de plus au bon déroulement de ce chantier important pour notre Région, tant pour la mobilité que pour l'environnement. Bruxelles a besoin de son métro, et nous pouvons nous demander légitimement si ce projet est toujours sur les rails.

La gare du Nord est évidemment un endroit stratégique situé entre deux tronçons dont l'un est géré par la STIB et l'autre par Beliris. Des études sont en cours, ainsi qu'une analyse, qui a débuté dès le mois d'avril passé, voire auparavant. Quelles sont les raisons pour lesquelles on ne trouve pas de solution ?

Vous parlez d'un scénario de montage et de démontage des rails. Nous ne connaissons assurément pas cette autre solution technique. Nous avons beaucoup parlé de technique pour le palais du Midi et je réitère la demande du MR de mise en place d'un collège d'arbitrage composé d'experts qui seraient

¹²⁹³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik zou uiteraard liever zeggen dat er een oplossing gevonden is en er een nieuw tijdschema is.*

De studies lopen en er zijn testen uitgevoerd om het water weg te pompen, wat niet gelukt is. De geplande bouwtechnieken zijn dus niet bruikbaar.

¹²⁹⁵ (verder in het Nederlands)

Mijnheer Verstraeten, wanneer zo'n probleem opduikt, moet ik ervoor zorgen dat de MIVB in samenwerking met Beliris de juiste deskundigen aanstelt om het te onderzoeken en oplossingen voor te stellen. Die stappen worden nu gezet en dat vergt enige tijd. Voordat ik daar een tijdschema of een budget op plak, wil ik zeker zijn. Ik heb in het verleden al te vaak tijdschema's en budgetten moeten aanpassen en dus moeten terugkomen op wat ik hier in de commissie had gezegd. Op dit moment kan ik u niet met zekerheid zeggen wat het exacte tijdschema en budget zullen zijn, omdat ik nog niet over de gegevens en analyses van de deskundigen beschik.

Ik ben het ermee eens dat we ervoor moeten zorgen dat we de tijdschema's goed beheersen. Ik druk me echter zeer voorzichtig uit, omdat ik eerst wil beschikken over duidelijke garanties en conclusies, die door het strategisch comité gevalideerd zijn. Als u meer gedetailleerde technische informatie wilt, ben ik bereid om te vragen dat die hier in de commissie wordt toegelicht.

De nieuwe oplossing heeft een heel andere impact, omdat er gegraven moet worden waar er sporen liggen. We moeten rekening houden met de NMBS, die een kritieke schakel is van het mobiliteitsnet op nationaal niveau, zoals mevrouw Pauthier al aangaf. Daarom laat ik zulke zaken liever meermaals nagaan om er zeker van te zijn dat we het goed aanpakken. Zo wil ik ook vermijden dat we stappen overslaan om toch maar niet te veel tijd te verliezen. Het is van cruciaal belang dat we alle nodige stappen en analyses uitvoeren, maar de MIVB en ik stellen alles in het werk om alles zo vlot mogelijk te laten verlopen.

¹²⁹⁷ **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Waarom loopt het onderzoek een jaar na het stilleggen van de werkzaamheden nog steeds?*

¹²⁹⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het wegpompen van het water bleek niet de juiste aanpak. De adviesbureaus hebben tijd nodig om een andere techniek voor te kunnen stellen.*

susceptibles d'accompagner ce dossier pour le sortir des ornières successives dans lesquelles il se trouve.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je préférerais évidemment vous dire que la solution et le calendrier sont connus.

Ces études sont menées par des bureaux spécialisés et des tests de pompage de l'eau ont été réalisés. On ne peut donc pas dire que rien n'a été fait depuis un an, mais le constat est que le pompage de l'eau, même avec des machines puissantes, ne permet pas de poursuivre le chantier en utilisant les techniques telles que prévues dans la demande de permis. Il s'agit d'un dossier très technique qui repose sur l'analyse des ingénieurs.

(poursuivant en néerlandais)

Lorsqu'un tel problème surgit, je dois m'assurer que la STIB, en collaboration avec Beliris, désigne les bons experts pour l'étudier et proposer des solutions. Ne disposant pas encore des données et des analyses des experts, je ne peux pas encore fournir de calendrier et de budget précis.

Je ne souhaite pas m'avancer avant que les conclusions soient validées par le comité stratégique. Si vous le souhaitez, je peux demander que des explications techniques vous soient fournies.

La nouvelle solution a un impact très différent, car elle demande de creuser sur le trajet des rails. Or, comme l'a souligné Mme Pauthier, la SNCB est un maillon essentiel du réseau national de mobilité. C'est pourquoi je préfère faire toutes les vérifications nécessaires et éviter de sauter des étapes. La STIB et moi-même mettons tout en œuvre pour que cela se passe au mieux.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Vous n'avez pas répondu à ma question complémentaire. Pourriez-vous m'expliquer la raison pour laquelle nous sommes toujours en phase d'analyse, un an après l'arrêt du chantier ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La première solution consistait à utiliser des machines pour pomper l'eau, mais cela n'a pas fonctionné. Il faut donc changer de technique pour pouvoir creuser sous le gril de la gare du Nord. Les analyses réalisées par les bureaux d'études prennent du temps.

1301 **De heer Gilles Verstraeten (N-VA).**- Het is inderdaad beter om de nodige tijd te nemen en alles degelijk te bestuderen, maar kunt u het tijdschema toelichten? Ik kan dat als niet-ingenieur moeilijk inschatten, maar het werk ligt intussen wel weer een jaar stil. Hoelang heeft men de pompmethode uitgeprobeerd en vanaf wanneer begon men uit te kijken naar een nieuwe methode? Als ik het goed begrepen heb, wordt daarvoor volgende maand een nieuwe vergunning aangevraagd.

1301 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Over die details beschik ik vandaag niet en ik wil geen informatie geven die niet klopt. Als u die informatie schriftelijk opvraagt, zullen we u die bezorgen.

- *De incidenten zijn gesloten.*

1307 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VICTORIA AUSTRÆT**

1307 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1307 **betreffende de aankoop door de MIVB van een gebouw dat bestemd is voor de verhuizing van de Haute École Francisco Ferrer.**

1309 **Mevrouw Victoria Austraet (onafhankelijke) (in het Frans).**- *De factuur van de Zuidpaleis blijft maar oplopen. De Haute École Francisco Ferrer moet er in juni 2024 vertrekken, en de stad Brussel liet begin december weten dat studenten en docenten terecht zullen kunnen in een kantoorgebouw aan de Willebroekkaai. Daarvoor is een overeenkomst met de MIVB opgesteld: de inrichtingskosten van 6 miljoen euro komen voor rekening van de stad, maar van de aankoopkosten van 29,5 miljoen euro komt 27 miljoen ten laste van de MIVB.*

Zijn de voorbereidende procedures en inrichtingswerkzaamheden intussen aan de gang? Wat staat er in de overeenkomst tussen de stad en de MIVB? Wie wordt na deze aankoop de eigenaar?

Waarom is voor de MIVB gekozen, veeleer dan voor een andere instelling van openbaar nut? Zo'n aankoop is niet meteen een kerntaak van de MIVB.

Zal dat gebouw enkel deze hogeschool huisvesten? Verhuist die op termijn weer naar het Zuidpaleis?

Nous sommes déjà confrontés actuellement aux conséquences de chantiers démarrés dans la précipitation. Il est donc important que les études soient réalisées correctement avant d'entamer les travaux.

M. Gilles Verstraeten (N-VA) (en néerlandais).- *Il vaut en effet mieux prendre le temps nécessaire, mais pouvez-vous expliquer le calendrier? Pendant combien de temps a-t-on essayé le pompage et à partir de quand a-t-on commencé à chercher une nouvelle méthode?*

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Je n'ai pas ces informations. Nous vous les fournirons par écrit si vous le demandez.*

- *Les incidents sont clos.*

QUESTION ORALE DE MME VICTORIA AUSTRÆT

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'acquisition par la STIB d'un bâtiment destiné à la relocalisation de la Haute École Francisco Ferrer.

Mme Victoria Austraet (indépendante).- Au début du mois de décembre 2023, nous avons appris qu'en raison du démantèlement du palais du Midi, lui-même causé par le chantier du projet de métro 3, la Haute École Francisco Ferrer allait être délocalisée en juin 2024. La Ville de Bruxelles a annoncé qu'un immeuble de bureaux construit il y a une quinzaine d'années au quai de Willebroeck servirait de nouvelle implantation pour dispenser les cours, qui occupent 1.700 étudiants et 400 enseignants.

Nous savons qu'une convention entre la Ville et la STIB a été conclue pour répartir les frais. Il est prévu que la Ville finance les travaux d'aménagement, qui s'élèveraient à 6 millions d'euros. En revanche, l'acquisition de l'immeuble serait principalement assumée par la STIB. La société de transports publics devrait en effet débours pas moins de 27 millions d'euros sur les 29,5 millions que coûte le bâtiment, le reste étant financé par la Ville.

Cette opération s'ajoute malheureusement à la longue liste des surcoûts démesurés que le projet de métro 3 et ses déboires font peser sur les finances de la Région. On voit par ailleurs que ce projet, discuté et discuté depuis ses prémices, a pour autre conséquence de forcer une entreprise publique comme la STIB à mener des opérations qui semblent bien éloignées de son statut social.

¹³¹¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het bedrag van 27 miljoen euro is een forfaitaire vergoeding van de MIVB aan de stad Brussel, de eigenaar van het Zuidpaleis. Ze vertegenwoordigt de geschatte kostprijs van de hervestiging van de school gedurende zeven jaar. Er is voor gekozen 22 miljoen daarvan aan een aankoop te besteden, liever dan aan huur.*

Daarmee neemt de MIVB haar deel van de verantwoordelijkheid op om de last veroorzaakt door de aanleg van metrolijn 3 te verlichten. Die financiële tegemoetkoming was ook een voorwaarde van de stad om het Zuidpaleis te verlaten. De overeenkomst met de MIVB bepaalt onder meer dat die laatste de overheidsopdrachten voor de studies en de inrichtingswerkzaamheden zal toekennen en uitvoeren. De stad is inmiddels eigenaar van het nieuwe gebouw aan de Willebroekkaai.

De studie voor de herinrichting loopt sinds begin januari 2024. De verhuizing is gepland voor de zomer van 2025. Dat gebouw zal enkel dienen voor de activiteiten van de hogeschool. Er zijn alsnog geen plannen om naar het Zuidpaleis terug te keren.

Confirmez-vous que les informations communiquées par la Ville de Bruxelles au début du mois de décembre sont toujours exactes ? Pouvez-vous indiquer l'état des démarches et des travaux préalables à la délocalisation de la haute école ?

Pouvez-vous nous donner davantage d'informations sur la convention conclue entre la Ville de Bruxelles et la STIB ? Qui sera le propriétaire du bâtiment lorsque l'acquisition sera effective ?

Pour quelles raisons la plus grande partie du montant de l'acquisition est-elle assumée par la STIB plutôt que par un autre organisme d'intérêt public ?

Le bâtiment servira-t-il exclusivement à relocaliser la haute école ? Pendant combien de temps les cours seront-ils donnés dans ces nouvelles installations ? Un retour au palais du Midi est-il prévu à terme ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le chantier de la ligne de métro 3 est le plus grand chantier entrepris dans notre Région depuis des décennies. Il suppose un investissement important, mais aussi une grande responsabilité de traiter avec attention les habitants, organisations, commerçants et écoles qui subissent les conséquences de ces travaux.

Dans le cas du palais du Midi, la STIB assume cette responsabilité, aux côtés de la Ville de Bruxelles et du gouvernement. Au lieu de créer de nouvelles cicatrices historiques, comme cela a été le cas dans le quartier Nord ou lors de la réalisation de la jonction Nord-Midi, nous optons pour un encadrement et un soutien permanents, en prévoyant notamment un site de remplacement pour la Haute École Francisco Ferrer. Cela implique des coûts importants, mais indispensables pour ne pas laisser les Bruxellois sur le carreau.

Pour permettre la poursuite des travaux sous le palais du Midi, la STIB indemnise forfaitairement la Ville de Bruxelles pour la relocalisation de ses activités scolaires, pour un montant total de 27 millions d'euros. Celui-ci correspond aux estimations liées à la relocalisation de la haute école pendant sept ans. Cette prise en charge financière était une condition de la Ville pour quitter le palais du Midi, dont elle est propriétaire. Plutôt que de financer un loyer pour un déménagement provisoire, elle a préféré que 22 des 27 millions d'euros soient versés pour l'acquisition d'un bâtiment, qui a été proposé à son département de l'instruction publique.

L'étude des travaux de réaménagement du bâtiment acheté est en cours d'exécution depuis début janvier 2024. Le déménagement devrait intervenir durant l'été 2025, pour que les activités scolaires puissent démarrer dans le nouveau bâtiment dès septembre 2025.

La convention conclue entre la Ville et la STIB définit les modalités d'indemnisation pour la relocalisation des activités et fixe les modalités de collaboration pour l'opération de délocalisation. S'agissant d'un des prérequis pour libérer le

¹³¹³ *De gewestregering heeft op 20 juli 2023 haar principiële goedkeuring verleend aan een financiële tegemoetkoming voor de MIVB in de kosten die ze voor het Zuidpaleis maakt.*

De continuïteit van de activiteiten van de school, van de sportclubs en handelszaken in de wijk is voor ons van het grootste belang.

¹³¹⁵ **Mevrouw Victoria Austraet (onafhankelijke)** (in het Frans).- *De kostprijs voor metrolijn 3 blijft maar oplopen en wordt inmiddels geschat op 4,5 miljard euro. Niemand weet hoe we dat kunnen betalen. De kraan moet dicht.*

¹³¹⁷ *- Het incident is gesloten.*

¹³¹⁹ **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

¹³¹⁹ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

¹³¹⁹ **betreffende de gevolgen voor de Brusselse mobiliteit van de vertragingen op het spoor en de aangekondigde tariefverhoging bij de NMBS.**

¹³²¹ **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Hoewel er meer gefietst en getelewerkt wordt, zijn in de periode 2017-2021 de woon-werkverplaatsingen naar Brussel per trein met 11% gedaald, terwijl die met de wagen met 1,2% zijn gestegen en het autodelen met 17,8% is afgenomen.*

De trein boet aan aantrekkelijkheid in omdat hij qua stiptheid minder goed scoort - in 2023 had 10% van de treinen meer dan vijf minuten vertraging - en omdat de tarieven stijgen, zoals op 1 februari 2024 gebeurd is. Die tariefverhoging treft trouwens ook het intermodale verkeer. Zo kost een Brupass XL-

palais du Midi et redémarrer la construction du tunnel du métro, la STIB passera et exécutera les marchés d'études et de travaux d'aménagement. La Ville de Bruxelles est devenue propriétaire du bâtiment.

Le gouvernement bruxellois a confirmé le 20 juillet 2023 le principe de réserver une enveloppe budgétaire, liée à l'exécution par la STIB des ouvrages situés sous le palais du Midi, pour couvrir les coûts des mesures d'accompagnement et d'indemnisation, des délocalisations temporaires et de la remise en état du palais du Midi.

Le bâtiment sera uniquement destiné à relocaliser pour une période indéterminée les activités scolaires de la haute école, et pour lesquelles un retour n'est a priori pas prévu. Tout dépend évidemment de l'avenir qui sera réservé au palais du Midi.

Dans ce dossier, la continuité des activités scolaires fait partie de nos préoccupations majeures, ainsi que la continuité des activités des clubs sportifs et des commerçants, qui font partie intégrante de la vie du quartier.

Mme Victoria Austraet (indépendante).- Le projet de la ligne de métro 3, en plus d'être une gabegie totale, ne cesse de laisser apparaître des frais supplémentaires et des complications. Son coût a explosé et est désormais estimé à 4,5 milliards d'euros, une somme que personne ne sait comment payer. Il cause en outre de sérieux désagréments à nombre de publics, comme on le voit encore avec la Haute École Francisco Ferrer. Ce sont pour moi autant de raisons de fermer le robinet.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

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

concernant l'évaluation de l'impact des retards de trains et de l'annonce d'une hausse des tarifs de la SNCB sur la mobilité bruxelloise.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Selon l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail 2021-2022, l'usage du train pour venir travailler en Région bruxelloise a diminué de 11 % entre 2017 et 2021, tandis que celui de la voiture a augmenté de 1,2 % et que le covoiturage a chuté de 17,8 %. Ces chiffres sont sans doute à contrebalancer du fait d'une plus grande utilisation du vélo, du télétravail et des déplacements domicile-travail en bus ou en métro, mais couplés à d'autres, ils donnent quand même à réfléchir.

En Belgique, en 2023, 10 % des trains de voyageurs sont arrivés en gare avec plus de cinq minutes de retard. C'est beaucoup, d'autant plus que les tarifs ont augmenté le 1er février 2024. De nombreux navetteurs et leurs employeurs, mais aussi des

jaarabonnement voortaan 840 euro. Bovendien zitten de treinen vaak overvol.

Brussel heeft een relatief fijnmazig treinnet, waardoor de trein ook voor de Brusselaar een interessant alternatief is. Het gewest moet dan ook inspraak hebben in de keuzes van de NMBS en de federale regering.

Is de impact van de tariefverhogingen en de vertragingen op de verplaatsingen van pendelaars van en naar Brussel onderzocht?

Is het gewest geraadpleegd over de aangekondigde wijzigingen, en met name over de tariefverhoging van Brupass XL?

voyageurs plus occasionnels pourraient se poser la question de l'usage du train pour leurs déplacements. Personne n'aime voir les prix grimper si le service ne suit pas.

Il faut aussi se poser la question de l'impact de ces retards sur le moral des voyageurs et leurs futurs choix de mobilité. En effet, pourquoi prendre le train si c'est pour l'attendre longuement sur des quais bondés et, parfois, se retrouver à voyager debout ? Je m'inquiète de l'impact de tels retards sur celles et ceux qui, employeurs et employés, ont fait le choix de ce mode de déplacement pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail.

Ce 1er février, la SNCB a adapté ses tarifs annuels et augmenté ses prix dans une fourchette allant de 1,14 % à 2,14 %, pour les abonnements domicile-travail et scolaires. La presse précise que cette augmentation affectera également les titres de transport intermodaux. Ainsi, selon La Libre, l'abonnement annuel au Brupass XL passerait à 780 euros. Or, en consultant les tarifs sur le site internet de la STIB, je constate que ce même abonnement Brupass XL coûte 840 euros.

Outre le fait que l'augmentation du nombre de navetteurs prenant le train pour venir à Bruxelles est une bonne chose pour y réduire la congestion, le rail constitue, même si ses fréquences laissent encore à désirer, une formule alternative très intéressante pour les Bruxellois. Nous devons donc avoir notre mot à dire dans les choix opérés par la SNCB et le gouvernement fédéral. La Région bruxelloise possède un réseau de train assez maillé sur son territoire et il est essentiel de faire entendre sa voix.

Des études ou des projections ont-elles été réalisées sur l'impact de ces hausses de prix et des retards dans les choix de mobilité des usagers qui font la navette entre la Région bruxelloise et les deux autres Régions ? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous en communiquer les conclusions ?

La Région bruxelloise a-t-elle été consultée dans le cadre des changements annoncés, notamment sur la hausse des tarifs du Brupass XL ? Qu'en est-il plus précisément du tarif de l'abonnement annuel annoncé à 780 euros dans la presse et à 840 euros sur le site de la STIB ? S'agit-il d'une erreur ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le déploiement de l'offre ferroviaire en Région bruxelloise est essentiel. Il est entendu que ce mode de déplacement, tant depuis l'extérieur qu'à l'intérieur de la Région, doit être visibilisé et davantage utilisé. La fiabilité et le prix sont déterminants pour sa crédibilité.

La Région bruxelloise ne réalise pas d'études ou de projections portant spécifiquement sur l'impact qu'ont la hausse tarifaire ou l'irrégularité des services ferroviaires sur la satisfaction et le choix modal. Ces questions relèvent plutôt de l'échelon fédéral, mais la Région intègre évidemment le mode ferroviaire dans ses projections et stratégies de mobilité.

La fiabilité des horaires est essentielle à la crédibilité du mode ferroviaire. Nous ne pouvons que plaider pour que les

¹³²³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Een goed treinaanbod naar en binnen het Brussels Gewest is essentieel. Wij dringen dus ten zeerste bij de NMBS en de federale overheid aan op stiptheid.*

Het gewest verricht geen specifiek onderzoek naar de gevolgen van tariefverhogingen of vertragingen bij het spoor, maar wij stellen wel vast dat telkens als het treinaanbod in Brussel wordt uitgebreid, enkele maanden later het aantal treinreizigers stijgt.

De federale regering heeft ons gevraagd welke lijnen wij als prioritair beschouwen voor de toegankelijkheid van het gewest en zal die integraal opnemen in de nieuwe investeringsplannen voor de NMBS en Infrabel.

conditions de cette fiabilité soient garanties. Elles dépendent essentiellement de l'opérateur et de son pouvoir de tutelle.

Les données fournies par la SNCB montrent que lorsque l'offre ferroviaire est renforcée sur le territoire bruxellois, la fréquentation augmente quelques mois plus tard. Les retards ne sont évidemment pas souhaitables, mais nous ignorons leur incidence sur la fréquentation.

Dans le cadre des nouveaux plans d'investissement de la SNCB et d'Infrabel, l'autorité fédérale nous a interrogés sur nos priorités. Les lignes considérées comme prioritaires pour l'accessibilité de la Région bruxelloise seront listées et intégralement reprises dans lesdits plans d'investissement. C'est une bonne mesure. Elle montre que le gouvernement fédéral reprend les investissements et relance concrètement l'avenir du rail.

L'élasticité du tarif reste un sujet complexe. Le tarif est une composante essentielle de l'attractivité du train. Le conseil d'administration de la SNCB est l'organe qui décide des tarifs ferroviaires. La Région bruxelloise n'a rien à dire à cet égard.

Elle est impliquée dans la fixation des tarifs ferroviaires uniquement dans le cadre des accords Brupass et Brupass XL. Les adaptations des tarifs Brupass et Brupass XL sont établies sur proposition du comité de pilotage du RER regroupant les quatre opérateurs et les quatre niveaux de pouvoir. Elles sont présentées au conseil d'administration de la STIB et ensuite soumises au gouvernement.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Nous sommes tous d'accord pour dire que l'offre ferroviaire doit être améliorée en Région bruxelloise. Le gouvernement fédéral et la SNCB ont la main pour agir sur le réseau des trains. Cependant, le gouvernement bruxellois doit peser de tout son poids pour défendre les demandes des Bruxellois, qu'ils soient déjà usagers ou usagers potentiels. Il importe donc de porter leur voix, même si c'est parfois difficile, au sein des instances ad hoc.

Je suppose qu'il y avait une erreur dans l'article mentionnant le prix de l'abonnement. Le Brupass XL coûte-t-il bien 840 euros ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le 1er février 2023, le Brupass XL est bien passé à 840 euros, alors qu'il était de 780 euros.

- *L'incident est clos.*

¹³²⁵ *Over tariefaanpassingen beslist de raad van bestuur van de NMBS. Het Brussels Gewest heeft daar niets over te zeggen. Het wordt enkel betrokken bij tariefwijzigingen voor Brupass en Brupass XL.*

¹³²⁵ **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *De Brusselse regering moet haar volle gewicht in de schaal werpen om de mobiliteitsbelangen van de Brusselaars te behartigen.*

Ik ga ervan uit dat men zich in La Libre vergist heeft over het nieuwe tarief van het Brupass XL-jaarabonnement en dat dat wel degelijk 840 euro bedraagt?

¹³²⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Inderdaad.*

- Het incident is gesloten.