



**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 12 OKTOBER 2021**

ZITTING 2021-2022

**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 12 OCTOBRE 2021**

SESSION 2021-2022

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 02
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 02
E-mail : criv@parlement.brussels

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

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Christophe De Beukelaer 1

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

betreffende "de verwezenlijking van fietsstraten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

Mondelinge vraag van de heer Geoffroy Coomans de Brachène 1

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

betreffende "de verandering van wegbekleding op een gedeelte van de Louizalaan".

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

De heer Christophe De Beukelaer (cdH)

De heer David Weytsman (MR)

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 10

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

betreffende "het Parking Plus-systeem".

Mondelinge vraag van de heer David Leisterh 13

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

SOMMAIRE

Demande d'explications de M. Christophe De Beukelaer 1

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 mise en œuvre des rues cyclables en Région de Bruxelles-Capitale".

Question orale de M. Geoffroy Coomans de Brachène 1

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 changement du revêtement sur une portion de l'avenue Louise".

Discussion conjointe – Orateurs :

M. Christophe De Beukelaer (cdH)

M. David Weytsman (MR)

M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 10

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

concernant "le dispositif Parking Plus".

Question orale de M. David Leisterh 13

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

belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende "de toekomstige heraanleg van de Keizer Karellaan".

Mondelinge vraag van mevrouw Françoise Schepmans

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

betreffende "de werken aan de Saintelettebrug".

16

Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,

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

Question orale de Mme Françoise Schepmans 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 travaux au pont Saintelette".

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

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

107 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER

107 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,

107 betreffende "de verwezenlijking van fietsstraten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

concernant "la mise en œuvre des rues cyclables en Région de Bruxelles-Capitale".

107 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE**

QUESTION ORALE DE M. GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE

107 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,

107 betreffende "de verandering van wegbekleding op een gedeelte van de Louizalaan".

concernant "le changement du revêtement sur une portion de l'avenue Louise".

109 **De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).**- Voor de aanleg van een fietsstraat legt Brulocalis een aantal voorwaarden op, maar die worden niet altijd nageleefd. Lokale fietsers worden niet gehoord en de signalisatie ontbreekt in veel gevallen. Vaak is er druk autoverkeer en halen automobilisten fietsers toch in, omdat ze de reglementering niet kennen. Ook werden er fietsstraten aangelegd op plaatsen die daar helemaal niet geschikt voor waren.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Les conditions émises par Brulocalis pour l'octroi et la mise en œuvre d'une rue cyclable semblent ne pas toujours être prises en compte. Les groupes de cyclistes locaux n'ont notamment pas été consultés par la Région avant leur mise en place. J'entends également parler d'une absence fréquente de marquage au sol et d'un trafic motorisé élevé aux heures de pointe, avec de nombreux bus. Les panneaux de signalisation sont parfois difficilement visibles. Certains automobilistes ne connaissent toujours pas la réglementation en vigueur et dépassent dangereusement les cyclistes. De manière générale, certaines rues cyclables ont été établies alors que l'aménagement des lieux ne semble pas s'y prêter.

Door middel van fietsstraten kunnen het gewest en de gemeenten op een vrij goedkope manier het gebruik van de fiets een flinke duw in de rug geven. Maar de klachten zijn legio. In verschillende fietsstraten worden de markeringen niet gerespecteerd, wat tot heel wat frustratie leidt.

L'aménagement de la voirie en rue cyclable est confortable, tant pour la Région que pour les communes, puisqu'il permet de promouvoir le vélo - noble cause - à moindres frais, mais les cyclistes s'en plaignent. À titre d'exemple, l'avenue Louise, la rue Albert Vanderkindere et l'avenue Montana à Uccle, ou encore la rue Baron de Castro, la rue Père de Deken, l'avenue Nouvelle et la rue Philippe Baucq, à Etterbeek sont autant de rues cyclables où le non-respect des indications semble susciter pas mal de frustrations.

111 *Worden alle gewestelijke fietsroutes tot fietsstraten omgevormd? Voor welke straten en welke aanpassingswerken gaf Brussel Mobiliteit een subsidie? Hoe controleert Brussel Mobiliteit of de subsidievoorwaarden worden nageleefd?*

Quelle est l'ampleur du phénomène ? Y a-t-il une volonté de convertir en rue cyclable tous les itinéraires cyclables régionaux (ICR) situés sur le réseau auto quartier, en l'absence d'autres aménagements cyclables ? Des exceptions sont-elles prévues ?

Gaan er studiewerk en overleg vooraf aan het plaatsen van de verkeersborden? Volstaat een markering op de grond of is een verkeersbord nodig?

Quelles rues ont-elles reçu le feu vert de Bruxelles Mobilité pour un subsidie rue cyclable ? Pourrait-on en obtenir la liste ? Comment Bruxelles Mobilité s'assure-t-elle que les conditions d'octroi du subsidie sont bien respectées ? Quelle est la procédure mise en œuvre ?

Op welke manier controleert het gewest of de gemeenten hun fietsstraten correct aanleggen? Kan het gewest een fietsstraat eventueel verbieden, aangezien er subsidies mee gemoeid zijn?

Fietsstraten worden met de beste bedoelingen aangelegd, maar in de praktijk zijn ze vaak een bron van frustraties.

Quels types d'aménagement sont-ils financés par Bruxelles Mobilité afin de garantir la bonne mise en œuvre d'une rue cyclable ?

Les subsides sont-ils utilisés uniquement pour installer des panneaux, sans véritable étude de la voirie, ni de concertation dans certains cas ?

La reproduction d'un panneau au sol est-elle suffisante ? Des panneaux en hauteur sont-ils nécessaires ? Dans plusieurs rues de Bruxelles, les subsides semblent avoir été utilisés pour mettre en place un marquage au sol et quelques panneaux à peine visibles, et ceci, en l'absence de plan d'étude et d'une concertation avec les groupes de cyclistes locaux. Des questions se posent dès lors en matière de procédure.

En outre, en cas d'aménagement par les communes, quels sont les moyens à disposition de la Région pour contrôler et éventuellement s'opposer à une mise en rue cyclable qui serait dysfonctionnelle ?

Comment vérifiez-vous que ces rues communales cyclables soient mises en œuvre de manière adéquate lorsqu'elles ont été subsidiées par la Région ? Comment garantir le suivi des aménagements et avec quelle preuve, même lorsqu'il s'agit de rues communales ?

Je pose ces questions afin d'éviter que des aménagements mis en place avec bonne volonté ne deviennent une source de frustrations.

M. David Weytsman (MR).- La rue cyclable aménagée fin août 2021 sur l'une des bandes latérales de l'avenue Louise serait "inefficace", terme employé par plusieurs observateurs. En heures de pointe, cette rue se résumerait en effet à une longue file de voitures, créant des embouteillages qui n'existaient pas auparavant et polluant davantage encore cet axe résidentiel. Les vélos tentent de se faufiler entre les voitures, rendant potentiellement la situation plus dangereuse qu'avant.

Le Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens conclut également que cette rue crée des tensions entre automobilistes et cyclistes, vu le grand nombre de véhicules sur la rue, le non-respect et la non-compréhension des principes de la rue cyclable ainsi que le passage de poids lourds. Bruxelles Mobilité se disait informée du problème. Pour elle, il proviendrait principalement du manque d'utilisation des tunnels, qui engendrerait un trafic trop dense sur les latérales.

Quelle est votre analyse de la situation ? Nous constatons que l'urbanisme tactique a été utilisé pour un aménagement qui ne participe pas, à mon sens, à la diminution d'une zone à concentration d'accidents.

L'administration avait procédé à une évaluation sur la base du premier projet pilote sur l'avenue Louise en 2014. Elle avait principalement mis en avant qu'une faible densité de voitures était essentielle pour le confort, la sécurité et l'attractivité d'une

¹¹³ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *De fietsstraat in de Louizalaan zou volgens verschillende waarnemers inefficiënt zijn. Tijdens de spits staat er een lange autofile, waardoor de buurt nog meer vervuiling te verwerken krijgt. Fietsers proberen door de auto's heen te glippen, waardoor de toestand er gevaarlijker is geworden.*

De Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens komt ook tot het besluit dat deze fietsstraat spanningen tussen automobilisten en fietsers veroorzaakt. Volgens Brussel Mobiliteit is het probleem vooral te wijten aan het feit dat automobilisten de tunnels niet vaak genoeg nemen, waardoor er te veel verkeer over de weg moet.

Uit de evaluatie van het eerste proefproject in de Louizalaan was al gebleken dat een veilige fietsstraat een lage autodichtheid vereist. Waarom hebt u daar dan toch een fietsstraat laten aanleggen?

115 *Waarom zijn er geen maatregelen genomen om het autoverkeer terug te dringen? Hoe en wanneer wordt dit probleem aangepakt?*

Brussel Mobiliteit bekijkt de mogelijkheid om fietsinfrastructuur zoals die langs de Kleine Ring aan te leggen. Wanneer krijgen we daar uitsluiting over?

Hebt u overleg gepleegd met buurtbewoners, handelaars, gebruikers van de straat en fietsersorganisaties?

121 **De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR)** *(in het Frans).*- *De ventweg tussen het Stefaniaplein en de Baljuwstraat is sinds kort een fietsstraat, maar erg veel is er niet veranderd.*

Buurtbewoners klagen over een gebrek aan overleg, terwijl de termen participatie en transparantie tientallen keren in het regeerakkoord staan. Hoe werd het overleg met de stad Brussel en de buurtbewoners georganiseerd? Hoe werden ze de voorbije maanden op de hoogte gebracht?

Hoeveel kostte de nieuwe wegbedekking? Had het nieuwe wegdek een andere bedoeling dan de markering van een fietsstraat? Was het wegdek in slechte staat?

Welke andere werken staan er in de buurt van de Louizalaan op stapel?

Worden de restanten van de vervanging van het wegdek gerecycled?

123 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Een van de belangrijkste onderdelen van Good Move is de*

rue cyclable. Pourquoi, dès lors, installer des rues cyclables sur un axe aussi important que l'avenue Louise, où le trafic est notoirement assez intense ?

Deuxièmement, cette évaluation indiquait qu'il est préférable de construire une rue cyclable en coordination avec des interventions de circulation qui réduisent considérablement le trafic automobile. Ce n'est pas le cas ici. Pourquoi ?

Troisièmement, qu'avez-vous déjà fait et que prévoyez-vous de faire pour combler les lacunes manifestes de cette situation ? Dans quel délai pouvons-nous attendre des solutions pérennes ?

Bruxelles Mobilité dit étudier la possibilité d'installer un aménagement similaire à celui de la Petite ceinture. Qu'en est-il concrètement ? Quand pourrons-nous disposer des conclusions de cette étude ?

Quelles concertations avez-vous eues à ce propos avec les riverains, commerçants, usagers de cette rue et associations de cyclistes, et de quelle manière pensez-vous prendre en considération leur avis ?

M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).- Sur l'avenue Louise, la contre-allée située entre la place Stéphanie et la rue du Bailli est désormais une rue cyclable. Le revêtement de la voirie a été renouvelé dans une couleur ocre afin de matérialiser ce changement. Certes, la contre-allée reste accessible aux véhicules, mais les cyclistes y sont désormais prioritaires et peuvent circuler sur toute sa largeur. À ma connaissance, cela ne change pas grand-chose à la situation antérieure.

Plusieurs riverains m'ont interpellé sur ce changement, car ils n'auraient été ni consultés ni informés. Même si l'accord de majorité mentionne des dizaines de fois les termes participation, transparence et gouvernance, le processus est une nouvelle fois nébuleux et les riverains découvrent ces changements en se réveillant ou en rentrant de vacances. Quelles concertations ont-elles été organisées avec la Ville de Bruxelles et les habitants ? Comment les informations ont-elles été diffusées durant ces derniers mois ?

Combien a coûté le remplacement du revêtement ? Quelle est la différence de prix par rapport à un revêtement non coloré ? Un tel remplacement avait-il une autre utilité que le marquage de la rue cyclable ? Était-il en mauvais état, ce qui justifierait une telle dépense ?

Quelles autres phases de travaux sont-elles prévues sur ou autour de l'avenue Louise ? J'habite juste à côté et je suis bloqué tous les matins, je vous en remercie !

Que deviennent les résidus de chantier dus au remplacement du bitume ? Existe-t-il une politique de recyclage particulière ? Le revêtement posé est-il écologique ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Comme vous le savez, une des actions principales de Good Move est de créer un

aanleg van een veilig en comfortabel fietsnetwerk met grote fietsverbindingen die als fietsnetwerk plus of fietsnetwerk comfort worden ingekleurd.

Brussel Mobiliteit legt de laatste hand aan zijn gids over geschikte fietsinfrastructuur, die aanstuurt op de aanleg van fietsstraten langs het fietsnetwerk plus en het fietsnetwerk comfort wanneer die langs het autowijknetwerk lopen.

Er zijn goede en slechte voorbeelden van fietsstraten. Vaak vormt het autoverkeer een probleem. Daarom moet Brussel Mobiliteit de gemeenten geregeld duidelijk maken dat ze tegelijkertijd het autoverkeer moeten terugdringen.

véritable réseau cyclable. Ce réseau régional est construit selon deux approches :

- un réseau de voiries cyclables à 100 % : il s'agit d'offrir partout les conditions de sécurité et de confort standard adaptées au type de rue et à l'importance du trafic. Le principe de base est la mixité autant que possible et la séparation si nécessaire ;

- un grand réseau d'itinéraires cyclables structurants de deux catégories : vélo plus et vélo confort. Ces axes visent à optimiser la qualité d'usage pour les cyclistes en offrant des normes d'aménagement et de gestion élevées pour les cinq critères de qualité d'un itinéraire cyclable (cohérent, rapide, sûr, agréable et confortable).

Par ailleurs, Bruxelles Mobilité finalise actuellement son nouveau guide BABE (pour "bon aménagement cyclable au bon endroit"). Ce guide préconise la mise en place de rues cyclables sur les réseaux vélo plus et vélo confort quand ceux-ci empruntent le réseau auto quartier. Cela aide à la lisibilité du réseau et peut améliorer le confort du cycliste pour autant que certaines conditions soient réunies, à savoir la réduction de la vitesse et du volume de circulation motorisée.

Tout comme il existe de bons et mauvais exemples de pistes cyclables séparées à Bruxelles, il existe de bons et mauvais exemples de rues cyclables. C'est souvent le volume de trafic motorisé qui pose problème pour la cyclabilité d'une rue cyclable, mais il est parfois difficile à évaluer par les services régionaux sans comptages sur place. C'est donc de manière récurrente que Bruxelles Mobilité doit faire comprendre aux communes qu'il ne s'agit pas d'une solution magique, mais qu'elle nécessite presque toujours en parallèle des mesures de circulation pour réduire le volume de trafic.

En outre, nous travaillons également à l'amélioration de certaines rues cyclables déjà construites sur les voiries régionales. L'avenue Louise est un exemple de rue cyclable à améliorer pour laquelle nous étudions également des mesures de circulation dans le cadre de la maille apaisée Flagey-Étangs, après le réasphaltage qui vient d'être effectué. Les parties latérales de l'avenue de Tervueren sont un autre exemple bien connu de M. De Beukelaer. Se contenter d'en faire des rues cyclables sans prendre de mesures pour y diminuer le trafic motorisé n'aura pas assez d'effet. Il faut donc aussi travailler sur la circulation pour réduire le trafic de transit.

Depuis l'automne 2019, en collaboration avec Brulocalis, nous avons regroupé les différentes subventions de Bruxelles Mobilité accessibles aux communes dans un catalogue annuel afin de faciliter le travail des services communaux. L'octroi de subventions pour des rues cyclables y est intégré.

En 2021, après examen des demandes des communes, vingt rues situées dans cinq communes ont été considérées comme éligibles au subside pour les rues cyclables. Il s'agit de la rue du Village à Anderlecht, des rues Nestor Martin, Albert De Bast, Alfred Douleron, de l'Ancien Presbytère, des Clématites, de l'Église

¹²⁵ *We verbeteren ook de fietsstraten langs gewestwegen, zoals de Louizalaan. In het kader van de autoluwe maas Flagey-Vijverswijk nemen we verkeersmaatregelen.*

Sinds de herfst van 2019 hebben we de subsidies die Brussel Mobiliteit aan de gemeenten toekent, samengebracht in een jaarlijks overzicht.

In 2021 kwamen twintig straten in Anderlecht, Ganshoren, Jette, Sint-Gillis en Ukkel in aanmerking voor de fietsstraatsubsidie.

Een fietsstraat wordt aan het begin van de straat en na elke kruising aangeduid met verkeersbord F111. Er bestaan ook fietszoneborden.

¹²⁷ *Die verkeersborden moeten volstaan, maar Brussel Mobiliteit raadt aan om extra maatregelen te nemen om de fietsstraten zichtbaarder te maken. Het gewest kan subsidies weigeren als dat te weinig gebeurt.*

De vervanging van het wegdek op een deel van de Louizalaan moet gepaard gaan met de aanpassing van het verkeer. De Louizalaan is als onderdeel van het fietsnetwerk plus opgenomen in Good Move.

Een aantal jaar geleden werd op een deel van de Louizalaan al een fietsstraat aangelegd, maar omdat er geen andere heraanleg plaatsvond, leidde dat tot conflicten tussen weggebruikers. De fietsstraat moest dus dringend volgens het fietsvademecum worden aangelegd en aangeduid.

¹²⁹ *Fietsers lopen gevaar door inhalende automobilisten en openzwaaiende portieren. We bekijken hoe we het verkeer er anders kunnen organiseren. Het nieuwe wegdek en aanvullende markeringen zijn een eerste stap.*

Saint-Martin et d'une partie de la drève du Château à Ganshoren, des rues Guillaume Beliën, Paul Michiels et Tilmont à Jette, des rues Jourdan, Bosquet, Louis Coenen et d'une partie de la rue Vanderschrick à Saint-Gilles et de la rue Roberts Jones à Uccle.

Le subside peut contribuer au financement des panneaux et de leur installation, du marquage au sol ou des potelets et de leur installation. Les vérifications sont faites sur la base d'une déclaration sur l'honneur des communes, de déclarations de créances et de factures justificatives.

Le panneau de signalisation F111 doit être installé à chaque début de rue cyclable et après chaque intersection. Depuis quelque temps, il existe aussi des panneaux zonaux - zone de rue cyclable ou fietszone - qui permettent d'éviter de répéter exagérément les panneaux.

D'un point de vue réglementaire, cette signalisation verticale suffit, mais Bruxelles Mobilité recommande des mesures supplémentaires pour augmenter la lisibilité et la visibilité de la rue cyclable. Du marquage au sol, du schlamm ou du revêtement de type asphalte ocre favorisent une meilleure compréhension de la situation par les usagers de la route.

Concernant les moyens de la Région, cette dernière peut refuser de subventionner certains projets de rues cyclables, notamment lorsque les conditions mentionnées ne sont pas remplies ou que les mesures d'accompagnement ne sont pas suffisantes pour faire en sorte que ces projets soient crédibles. Plusieurs dossiers ont ainsi été refusés par Bruxelles Mobilité.

Concernant le changement de revêtement sur la portion de l'avenue Louise, il convient d'accompagner ce changement par une adaptation de la circulation. L'avenue Louise représente un axe important pour les cyclistes, elle est d'ailleurs catégorisée en tant que réseau vélo plus selon le plan Good Move. Il s'agit d'une liaison directe et horizontale nécessaire au cycliste. Le bois de la Cambre représente un pôle de récréation important pour les riverains et l'avenue Louise est un chaînon manquant entre la ville et cet espace vert. De plus en plus de cyclistes empruntent ce trajet, entre autres pour se rendre sur les sites universitaires tous proches.

Il y a plusieurs années, une rue cyclable avait déjà été créée sur un tronçon de l'avenue Louise, mais aucun autre aménagement n'avait été prévu, ce qui a mené à des conflits entre usagers. Il était donc urgent de clarifier la situation en suivant les consignes du vade-mecum vélo et en indiquant convenablement la rue cyclable.

Il est déjà interdit aux automobilistes de dépasser les cyclistes vu le manque de largeur de la chaussée, ce qui n'est souvent pas respecté et est source de danger pour les cyclistes, qui sont par ailleurs confrontés à des ouvertures de portières. La rue cyclable doit surtout assurer la sécurité des usagers actifs et créer un aménagement cyclable entre des pôles importants de la ville.

Brussel Mobiliteit had de ventwegen in de Louizalaan als prioritair aangemerkt voor de asfalteringswerken, omdat het wegdek er in slechte staat was.

L'avenue Louise est un exemple de rue cyclable devant être améliorée. Nous étudions également des mesures d'adaptation de la circulation, par exemple dans le cadre de la maille apaisée Flagey-Étangs, qui est en cours de réalisation. Le réasphaltage et le marquage supplémentaire que nous venons d'effectuer constituent une première étape dans l'amélioration de la cyclabilité de cet axe.

Bruxelles Mobilité avait inclus les bandes latérales de l'avenue Louise comme prioritaires dans le programme de réasphaltage dans le cadre de l'entretien, en raison du mauvais état de la voirie. Les tronçons à réasphalter ont été adaptés en concordance avec le projet de rue cyclable.

Le réasphaltage offrait l'opportunité de réaliser ces tronçons en couleur ocre. Il est à noter que les taques ont été mises à niveau, ce qui rend le tracé beaucoup plus confortable et sûr pour les piétons.

Idéalement, le remplacement de la couche d'usure de l'asphalte doit se faire tous les dix ans. Les réparations ponctuelles des parties asphaltées en ocre s'avèrent plus coûteuses, à terme, qu'un réasphaltage linéaire. L'utilisation d'un coloris ocre entraîne un supplément de 16,5 euros par mètre carré, TVA comprise.

De prochaines phases d'asphaltage sont prévues entre la rue de la Vallée et la rue Vilain XIII et entre la chaussée de Vleurgat et la rue de la Concorde, dans la direction de l'entrée dans la ville, et entre la rue de l'Abbaye et la rue Paul Lauters, dans la direction de la sortie de la ville.

L'entrepreneur récupère le matériau raboté ou, en cas de détection de goudron, le traite selon une procédure bien établie. Au niveau écologique, Bruxelles Mobilité applique des revêtements certifiés qui répondent aux normes en vigueur.

M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).- Je reste sur ma faim pour certains éléments. Pour les résidus de chantiers, il est question de bitume, relativement polluant mais dont nous avons tendance à affirmer qu'il s'agit d'un mal nécessaire. Vous vous contentez de dire que les normes en vigueur sont respectées, alors que nous savons qu'en la matière, elles ne sont pas très contraignantes. Nous appelons donc à davantage d'attention sur ce point.

Des riverains s'étonnent des changements apportés aux contre-allées qui, si elles n'étaient pas dans un état impeccable, présentaient moins de problèmes que la voirie centrale, laquelle compte de très nombreux nids-de-poule, parfois depuis des mois. Il y a donc de quoi s'inquiéter. J'imagine qu'il est difficile de signaler les nombreux trous sur Fix My Street lorsqu'on circule sur cette voirie. La priorisation n'est donc pas claire.

En évoquant une augmentation de 16,5 euros par mètre carré, vous esquivez la question, car nous ignorons le prix de départ et la surface visée.

¹³¹ *In het beste geval vervangen we het wegdek om de tien jaar. Het okerkleurige asfalt van een fietsstraat kost 16,5 euro/m² extra, btw inbegrepen.*

De aannemer gebruikt het afgeschraapte asfalt opnieuw of behandelt het als het teer bevat. Het gebruikte asfalt voldoet aan de normen.

¹³³ **De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR)** *(in het Frans).*- *Over het nochtans vrij vervuilende asfalt zegt u dat het aan de normen voldoet, terwijl we weten dat die niet streng zijn.*

Het verbaast de buurtbewoners dat de ventwegen worden aangepakt, terwijl het centrale weggedeelte er erbarmelijk bij ligt. De prioriteiten zijn niet duidelijk.

De meerprijs van 16,5 euro/m² zegt niet veel, want we kennen de basisprijs niet en weten niet om hoeveel vierkante meter het gaat.

135 *Is oker wel een geschikte kleur voor fietsstraten?*

Het verkeer is in de omliggende straten veel drukker geworden. Is het de bedoeling het verkeer door die ooit rustige straten te sturen?

139 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans)*.- *Uit een studie uit 2014 bleek al dat fietsstraten het best worden aangelegd op plekken waar weinig autoverkeer is. Het verbaast me dan ook dat er in de Louizalaan geen maatregelen werden genomen om het autoverkeer terug te dringen.*

Ik betreur dat u niet al mijn vragen hebt beantwoord.

141 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans)*.- *Ik vraag na wanneer het centrale weggedeelte een nieuwe asfaltlaag krijgt.*

De kleur oker op het wegdek geeft duidelijk aan dat het om een fietsstraat gaat. Om te voorkomen dat het wegdek daar snel zwart wordt, moeten we het autoverkeer zo sterk mogelijk terugdringen.

We willen het verkeer op de ventwegen en in de omliggende straten beperken tot het strikt noodzakelijke. Doorgaand verkeer moet volgens Good Move langs de grote verbindingswegen. Brussel Mobiliteit bekijkt hoe we dat voor elkaar kunnen krijgen.

Par ailleurs, la couleur choisie est extrêmement salissante. Les tronçons réalisés il y a quelques semaines sont déjà fortement abîmés. Est-ce la bonne couleur ? Est-elle compréhensible par chacun ?

De plus, la remontée de file est extrêmement importante dans des endroits où, jusqu'ici, il n'y avait pas de problème de circulation. Je constate une très nette et subite augmentation du nombre de voitures dans les artères voisines. Votre but est-il de reporter la circulation dans ces voies latérales, autrefois paisibles ? Poser la question, c'est malheureusement y répondre.

J'espère que dans les prochaines semaines ou les prochains mois, nous recevrons des réponses rassurantes pour ces quartiers résidentiels qui méritent un peu plus de respect de la part des autorités régionales.

M. David Weytsman (MR).- Une étude de 2014 rappelle que la principale recommandation, comme vous l'avez dit vous-même, est d'assurer qu'il y ait une faible densité de voitures. C'est essentiel pour la sécurité et l'attractivité de nos rues cyclables. Cette étude prévient également qu'il faut des opérations coordonnées et des interventions sur la circulation, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Je ne comprends donc pas ce qui s'est passé.

Je n'ai pas obtenu de réponse concernant une échéance pour la pérennisation d'un système amélioré. Bruxelles Mobilité nous dit étudier une autre possibilité d'aménagement, similaire à celui de la Petite ceinture. Je n'ai pas non plus obtenu de réponse au sujet d'une première étude qui pourrait nous être présentée dans ce dossier.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- S'agissant de la qualité du revêtement pour la voirie centrale, j'en discuterai avec Bruxelles Mobilité. Je ne peux pas vous dire quand le réasphaltage aura lieu, mais je me renseignerai.

La couleur ocre a été choisie en 2014 pour une meilleure lisibilité des pistes cyclables. Elle est utilisée pour les rues et pistes cyclables afin que les cyclistes reconnaissent les axes qui leur sont destinés. Il faut veiller à ce que ces mêmes axes restent propres afin que la couleur ocre ne noircisse pas trop vite, et donc y réduire autant que possible le trafic motorisé.

Vous pointez un élément intéressant, à savoir une augmentation de la circulation sur les latérales ou dans les rues avoisinantes. L'objectif est de limiter la circulation sur les latérales au trafic réellement indispensable, sans court-circuiter le reste de l'avenue Louise. Pour les cyclistes, cet axe était très difficile à emprunter : ils se trouvaient coincés entre les voitures en circulation et les portières des véhicules stationnés sur ce tronçon. Il était donc nécessaire d'agir.

Notre objectif n'est pas de dévier le trafic vers les quartiers. Le plan vise à canaliser le trafic sur les axes structurants. C'est la raison pour laquelle le travail fait au niveau de la maille Flagey

¹⁴³ *Mijnheer Weytsman, u mag me uw onbeantwoorde vragen schriftelijk stellen.*

¹⁴⁷ **De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR)** *(in het Frans).*- *Soms kunnen mensen niet anders dan zich met de auto te verplaatsen. Wie kinderen moet vervoeren, voelt zich niet meer veilig in de straten rond de Louizalaan.*

Transparantie en participatie zijn de slagwoorden van de regering, maar dit is een voorbeeld van het tegendeel. De pandemie wordt ook weer aangegrepen als excuus. U had bij de buurtbewoners een informatiebrief in de brievenbus kunnen stoppen.

¹⁴⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *De buurtbewoners hebben meermaals informatie over de asfalteringswerken in hun brievenbus gekregen.*

Sommige delen van de ventwegen in de Louizalaan waren al fietsstraten, maar het inhaalverbod werd er niet nageleefd. Daarom hebben we extra maatregelen genomen.

Uw verwijten over het gebrek aan inspraak zijn onterecht. Gisteren was er nog openbaar overleg over de autoluwe maas Flagey-Vijvers.

est très important : la circulation est pensée à une échelle plus large, les répercussions étant importantes.

Une présentation au public des premières réflexions autour de ces mailles a été faite hier soir. Il est essentiel que ces mailles soient mises en œuvre pour en constater l'impact sur la circulation. Bruxelles Mobilité étudie les options plus spécifiques sur l'avenue Louise afin d'éviter que les latérales soient utilisées comme voie de liaison et de transit, de réserver ce tronçon aux cyclistes et de concentrer le trafic automobile sur les voies centrales.

J'invite M. Weytsman à m'adresser par écrit les questions auxquelles je n'ai pas pu répondre.

M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).- Vous nous considérez comme de vilains automobilistes, mais rassurez-vous, j'ai été un cycliste quotidien, j'ai utilisé tous les moyens de transports possibles tels que Poppy, Cambio et d'autres. Aussi, lorsque c'est nécessaire, notamment quand on a des enfants en bas âge, on n'a pas le choix. Dans les rues résidentielles, y compris la mienne et toutes les rues du quartier Louise, on ne se sent pas en sécurité avec de jeunes enfants. Je constate une réelle dégradation de la situation, et je le déplore.

On nous parle de transparence, de participation et de gouvernance à tour de bras, mais nous avons ici un parfait exemple du contraire, et où le Covid-19 sert de prétexte. Au vu de la manière dont les choses ont été faites, les riverains auraient à mon sens mérité à tout le moins une information dans leurs boîtes aux lettres, leur expliquant ce qui allait se passer dans leur quartier pendant la nuit. Une fois de plus, une opportunité de faire preuve de transparence et de participation a été manquée.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le projet de marquage et d'asphaltage des bandes latérales de l'avenue Louise s'est fait en concertation avec la Ville de Bruxelles lors de différents échanges.

Les riverains de l'avenue Louise ont été prévenus de l'asphaltage à venir au moyen de toutes-boîtes transmis précisément le 20 août pour le tronçon entre la rue de la Bonté et la rue du Bailli en direction du bois de la Cambre, le 18 août pour les tronçons entre la rue de la Vallée et le numéro 349 et entre la rue de l'Abbaye et la rue Paul Lauters en direction du bois de la Cambre, le 22 septembre pour le tronçon entre la rue de la Vallée et la rue Vilain XIII en direction de la place Stéphanie et le 27 septembre pour le tronçon entre la chaussée de Vleurgat et la rue de la Concorde en direction de la place Stéphanie.

L'avenue Louise est un axe important, tant pour les automobilistes que pour les cyclistes. Certaines bandes latérales étaient déjà des rues cyclables. On ne pouvait pas y dépasser les cyclistes, mais ce n'était pas respecté. Nous avons donc appliqué des mesures supplémentaires, afin de sécuriser ces zones tant pour les cyclistes que pour les piétons, mais nous n'avons pas transformé toute la circulation. Le trafic a augmenté partout dans la capitale, notamment en raison de la rentrée scolaire et la levée

¹⁵¹ **De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR)** (in het Frans).- *Ik woon in die buurt en ik heb niets ontvangen. De asfalteringswerken gebeurden onverwacht en brachten een merkbare toename van het verkeer in mijn straat teweeg. Door deze verkeersingreep is de levenskwaliteit in de buurt gedaald.*

¹⁵³ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Iedereen is het erover eens dat de fietsverbinding over de Louizalaan beter moet, maar de nieuwe aanleg leidt tot nieuwe conflicten. Die zijn vermoedelijk het gevolg van de verkeersdichtheid, het uitblijven van de noodzakelijke werken aan het centrale weggedeelte van de Louizalaan en een gebrek aan overleg.*

Is er een algemene analyse voorhanden? Plant u nog andere werken?

¹⁵⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De okerleurige verf volstaat niet. Om de verkeerssituatie in de buurt te verbeteren, moeten we bijkomende verkeersmaatregelen nemen.*

- De incidenten zijn gesloten.

de certaines restrictions mises en place lors de la crise sanitaire. Les voitures peuvent continuer à circuler sur les mêmes voies qu'auparavant. Nous n'avons fait que recouvrir les rues cyclables d'asphalte ocre afin de les rendre plus visibles, à la faveur d'un réasphaltage planifié.

Quant à la question de la concertation, les reproches émis ne me semblent pas justifiés. Nous menons un travail de longue haleine. Une concertation publique avait encore lieu hier soir concernant la maille apaisée dans le quartier Flagey-Étangs d'Ixelles.

M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).- J'habite dans le quartier, juste à côté, mais il faut croire que ma boîte postale est boycottée ainsi que toutes celles des personnes qui m'ont consulté sur le sujet. Aucune d'entre elles n'avait reçu cette information, je m'en étonne. C'est une occasion manquée.

Je constate par ailleurs que ce nouvel asphaltage a été mis du jour au lendemain, ce qui a engendré une nette augmentation de la circulation dans ma rue. Ce n'est bien sûr qu'un constat personnel mais, quand on constate une telle augmentation, il est normal de s'inquiéter et de s'interroger sur ses causes.

Aujourd'hui, j'ai malheureusement trouvé l'explication et je le déplore. Un changement important est intervenu et il ne prend pas la bonne direction, puisqu'il diminue la qualité de vie de tout mon quartier.

M. David Weytsman (MR).- Les questions, pertinentes, de M. Coomans de Brachène portent sur le chantier même.

Personne ne doute de l'intérêt d'améliorer cet axe cycliste. Je l'emprunte régulièrement et ce n'est effectivement pas très agréable : il faut se faufiler entre les voitures, une porte peut s'ouvrir, c'est dangereux. Mais selon les observateurs, le nouvel aménagement n'améliore pas du tout la situation ! Même le Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) semble dire qu'il engendre de nouveaux conflits.

Les causes en sont probablement les problèmes de densité, l'absence de réalisation de travaux nécessaires sur l'axe principal de l'avenue Louise, un manque de concertation... Nous ne doutons pas de l'utilité de faire quelque chose, mais le résultat actuel ne répond pas au problème.

Disposez-vous d'une analyse générale ? Prévoyez-vous, à court ou moyen terme, des aménagements supplémentaires ? Pour ce qui concerne le long terme, je vous interrogerai ultérieurement sur les déclarations de Bruxelles Mobilité concernant une étude similaire à celle effectuée pour la Petite ceinture.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je confirme que la peinture ocre ne suffit pas. Pour apaiser la situation dans les rues latérales, il faudra y ajouter des mesures de circulation.

- Les incidents sont clos.

159 *(De heer Arnaud Verstraete, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)*

(M. Arnaud Verstraete, premier vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

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

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

161 **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,

161 **betreffende "het Parking Plus-systeem".**

concernant "le dispositif Parking Plus".

163 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *De Parking Plus-kaart biedt medici en paramedici de gelegenheid om gratis te parkeren voor garages die bij de service zijn aangemeld.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- *J'ai déjà eu l'occasion de vous interroger au sujet des facilités accordées au personnel médical en termes de stationnement lors de leurs interventions. Plusieurs régimes de dérogation existent, notamment la carte de prestataire de soins médicaux urgents, la carte de prestataire de soins médicaux non urgents et enfin la carte Parking Plus. C'est sur cette dernière que j'aimerais vous interroger aujourd'hui.*

De service kwam er in 2007 op initiatief van de vzw Conectar, en kreeg financiële steun van de GGC en het Brussels Gewest. Onlangs vernam ik tot mijn verbazing dat de dienst al twee jaar is opgeschort omdat Conectar samen met andere organisaties in Brusano is opgegaan en omdat de coronapandemie tot aanzienlijke vertraging heeft geleid.

Pour rappel, cette carte permet aux personnels médicaux et paramédicaux d'être exonérés de toute redevance lorsqu'ils se garent devant un garage adhérent au service. Il suffit au citoyen intéressé de demander un autocollant et de l'apposer sur son garage.

Het systeem bestaat nog altijd, maar niemand zorgt nog voor de update van gegevens of bewustmaking. Gezondheidswerkers gebruiken het daarom jammer genoeg nog nauwelijks. Ik pleit daarom om de gewestelijke steun voor het project aan parking.brussels en Brussel Mobiliteit te verstrekken. Parking.brussels zou de follow-up voor zijn rekening kunnen nemen omdat het toch al controlebeambten op pad stuurt. Het zou ook de bewustmaking voor zijn rekening kunnen nemen. Brussel Mobiliteit zou dan weer de interactieve kaart up-to-date kunnen houden.

Ce service avait été initié en 2007 par l'asbl Conectar et était soutenu financièrement par la Cocom et la Région de Bruxelles-Capitale. J'ai cependant été surprise d'apprendre, lors de mes dernières recherches sur le sujet, qu'il était en attente depuis deux ans maintenant, premièrement parce que l'asbl Conectar a fusionné avec d'autres structures pour former Brusano, deuxièmement parce que la pandémie de Covid-19 semble avoir ralenti considérablement les opérations.

Concrètement, le système fonctionne toujours mais au ralenti puisque plus personne n'assure le suivi, la mise à jour des données ou un rôle de démarchage et de sensibilisation. Les professionnels de la santé ne l'utilisent donc plus beaucoup ce qui, dans les conditions actuelles, est regrettable. Je plaide dès lors pour que le soutien régional passe à l'avenir par parking.brussels et Bruxelles Mobilité.

L'Agence du stationnement pourrait assurer le suivi sur le terrain grâce à ses agents constatateurs, en contrôlant la validité des autocollants et des cartes apposées sur les véhicules. Elle pourrait également assurer un rôle de sensibilisation de la population, en distribuant un toutes-boîtes aux possesseurs de garages, par exemple. Bruxelles Mobilité pourrait être chargée de la mise à jour de la carte interactive sur le site internet du dispositif.

165 *Bestaat Parking Plus eigenlijk nog? Wie leidt het project momenteel in goede banen?*

Au vu de la situation sanitaire actuelle, j'aimerais faire le point sur cette initiative et sur le soutien que la Région continue, ou pas, de lui apporter.

Hoe verklaart u dat het systeem maar op halve kracht werkt? Wie zorgt voor de follow-up, het updaten van de gegevens en de bewustmaking? Wanneer werd de onlinekaart voor het laatst aangepast? Welke gewestelijke steun was er in 2020 en 2021

Pourquoi n'étiez-vous pas en mesure, Mme la ministre, de répondre à la question portant sur l'existence ou la survie de Parking Plus en mars dernier ? Ce programme existe-t-il encore

voor Parking Plus? Krijgt Brusano nog subsidies voor deze opdracht?

Is het verkeersreglement zo gewijzigd dat parkeren voor een garage voortaan is toegestaan? Hoe kunnen scan-cars stickers op garages en medische kaarten in auto's registreren zodat Parking Plus-gebruikers geen boete krijgen? Vindt u het een goed idee om de opdracht aan parking.brussels en Brussel Mobiliteit toe te vertrouwen?

¹⁶⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het beperkte succes van het initiatief valt te verklaren door het feit dat de parkeerkaarten die parking.brussels aan zorgpersoneel uitreikt, blijkbaar al aan de noden beantwoorden.*

Er is eerst en vooral een kaart voor huisartsen, kinderartsen en mensen met een Riziv-nummer die een oproep voor dringende medische hulp krijgen. De parkeerduur is in dat geval beperkt tot twee uur, maar de kaart is in alle parkeerzones geldig. Zo'n kaart kost 200 euro per jaar.

Het overige zorgpersoneel kan een kaart ontvangen voor niet-dringende medische zorgen die alleen in groene en grijze parkeerzones geldig is. Deze kaart kost 75 euro per jaar.

véritablement ? Si tel est le cas, qui s'en occupe aujourd'hui ? Depuis quand et sous quelle forme ?

Comment expliquez-vous que ce système fonctionne au ralenti ? Qui en assure désormais le suivi, la mise à jour des données et les rôles de démarchage et de sensibilisation ? De quand date la dernière actualisation de la carte qui doit être publiée sur le site internet ? Quelle forme de soutien régional a-t-il été procuré à ce service dans les années 2020 et 2021 ? Des subsides ont-ils été accordés à Brusano pour effectuer cette mission ? Le cas échéant, lesquels ?

Le Code de la route a-t-il été modifié pour désormais permettre le stationnement devant un garage ? Dans l'état actuel des choses, comment font les scan-cars pour distinguer les autocollants sur ces garages et les cartes médicales dans les voitures afin de ne pas verbaliser les professionnels qui profitent de Parking Plus ? Êtes-vous favorable à l'idée de confier à l'avenir cette mission à l'Agence de stationnement et à Bruxelles Mobilité ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Cette question porte sur une initiative qui, certes, est la bienvenue, comme vous le signalez, mais qui peine à trouver son public, pour plusieurs raisons. La principale est que la carte de prestataires de soins urgents proposée par parking.brussels paraît pour le moment répondre pour l'essentiel aux attentes du personnel médical concerné.

Nous proposons actuellement des cartes de dérogation tant pour les prestataires de soins médicaux urgents que pour les prestataires de soins médicaux non urgents.

La carte de dérogation pour les prestataires de soins médicaux urgents est accessible aux médecins généralistes, aux pédiatres ou aux personnes disposant d'un numéro Inami qui sont appelées pour une intervention médicale urgente. Ils peuvent l'utiliser pendant la visite de soins. Pour être valable, la carte de dérogation en papier, ainsi que l'indication "intervention en cours" et le disque de stationnement indiquant l'heure d'arrivée doivent être bien visibles derrière le pare-brise. La durée du stationnement est limitée à deux heures. La carte est valable dans toutes les zones de stationnement réglementées et elle coûte 200 euros par an. En outre, cette carte est la seule qui puisse être utilisée dans les zones de livraison dépenalisées.

Il existe également une carte de soins médicaux non urgents, qui n'est valable que dans les zones normales - vertes et grises - et non dans les zones rouges et oranges, ni dans les zones de livraison dépenalisées. Elle est accessible à une partie plus importante du personnel soignant, ainsi qu'aux vétérinaires et aux personnes affiliées soit à des organismes reconnus par la VGC, Cocom ou Cocof, soit à une fédération professionnelle de prestataires de soins de santé. La carte de dérogation pour les soins médicaux non urgents coûte 75 euros par an. Je peux vous donner le nombre de cartes délivrées, mais je pense avoir déjà été interrogé à ce sujet.

¹⁶⁹ *In het verkeersreglement staat inderdaad dat alleen auto's waarvan de nummerplaat op een privégarage is aangebracht voor die garage mogen parkeren. In de praktijk zijn het de gebruikers die zo nodig de politie inschakelen.*

Parking Plus biedt medisch personeel de mogelijkheid om voor niet-gebruikte garages te parkeren. Blijkbaar heeft de stad Mechelen dat ook ooit geprobeerd, maar slechts 100 eigenaars brachten na een uitgebreide informatiecampaigned een sticker op hun garagepoort aan.

Parkeerkaarten waarmee zorgverleners niet alleen voor een garage, maar ook elders mogen parkeren, worden echter almaar populairder.

¹⁷¹ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- Uw antwoord stelt me niet gerust. De Belgische Vereniging van Artsensyndicaten is wel degelijk geïnteresseerd in zo'n regeling, zeker in het centrum van Brussel.

Is het niet aangewezen om de informatiecampaigned regelmatig te herhalen om eigenaars en potentiële gebruikers warm te maken voor Parking Plus? Wanneer werd er voor het laatst zo'n campagne gevoerd?

Wat doet u om de regeling te bestendigen en uit te breiden? Na de aankondiging dat er 65.000 parkeerplaatsen zullen verdwijnen, verdient ze ondersteuning.

Par ailleurs, il faut souligner que le souhait d'instaurer un contrôle du stationnement devant les entrées de garage privatives présente un caractère paradoxal puisque ce contrôle n'a, dans le contexte actuel, pas véritablement lieu d'être. En effet, le Code de la route précise bien dans l'article 25 que le stationnement est interdit "devant les accès carrossables des propriétés, à l'exception des véhicules dont le signe d'immatriculation est reproduit lisiblement à ces accès". Dans les faits, ce sont les usagers de ces accès carrossables eux-mêmes qui exercent le contrôle et font appel à la police, le cas échéant, afin de faire constater une infraction et éventuellement procéder à l'enlèvement du véhicule gênant. À ma connaissance, la police ne prend pas l'initiative de contrôler les accès carrossables.

Le projet Parking Plus permet d'optimiser les entrées de garage non utilisées. Cette idée séduisante peine toutefois, malgré une communication ciblée, à trouver son public et ne rencontre pas davantage de succès auprès des propriétaires de garage. Renseignements pris, il apparaît que la ville de Malines a également tenté l'expérience et obtenu un succès très mitigé, avec seulement 100 propriétaires apposant l'autocollant sur leur porte de garage, malgré une importante campagne d'information.

Les cartes de dérogation pour les prestataires de soins médicaux, qui ne concernent pas uniquement les places situées devant un garage, connaissent par contre un succès croissant. Elles sont passées de 40 en 2018 à 131 en 2020 pour les soins urgents, et de 644 à 834 en 2021 pour les soins non urgents. De plus, il faut tenir compte du fait que l'année n'est pas terminée et que les chiffres sont influencés par la pandémie.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- La ministre ne m'a en rien rassurée sur la pérennité de ce service. Ma question n'était pourtant pas anodine. J'ai appelé l'Association belge des syndicats médicaux, notamment pour recueillir leur avis sur ce système. Ils m'ont résolument confirmé être demandeurs : au centre de Bruxelles en particulier, les quelque 40.000 places résiduelles dans les entrées carrossables pourraient être d'une aide précieuse pour le personnel médical. Puisqu'ils m'ont confirmé être toujours demandeurs de ce système à l'heure actuelle, votre réponse m'étonne.

Vous affirmez ensuite qu'il ne rencontre ni le public des médecins, ni celui des propriétaires ou locataires de garages. Je m'interroge toutefois : à quand remonte la dernière campagne de promotion de ce système, visant à convaincre les propriétaires de garages de mettre à disposition leurs entrées ? Ne conviendrait-il pas de répéter le message régulièrement ? Nous savons qu'une rotation existe, et nous devons en permanence chercher à convaincre.

Vous évoquez l'exemple de la ville de Malines, où le système n'a manifestement pas pris son envol – peut-être d'ailleurs pour d'autres raisons. J'entends votre argument, mais je souhaiterais toutefois soutenir véritablement cette action. Je vous demande donc de faire la lumière sur ce qui est entrepris pour assurer sa pérennité, voire le développer. Vous savez que les places se font rares – vous annoncez 65.000 places en moins dans l'espace

173 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Toen ik zei dat de regeling weinig succes heeft, bedoelde ik bij garage-eigenaars. Zorgverstrekkers zijn uiteraard wel vragende partij.*

We zullen samen met parking.brussels nagaan of we de populariteit van de regeling kunnen verbeteren, maar we willen de huidige parkeerkaarten, die meer mogelijkheden bieden dan Parking Plus, niet overboord gooien.

175 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Komt er een reclamecampagne voor Parking Plus?*

177 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Eerst wil ik met parking.brussels bespreken hoe we dat zonder veel tijd of personeel kunnen doen. De ervaringen van de stad Mechelen kunnen ons misschien inspireren om gericht te communiceren.*

- Het incident is gesloten.

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

185 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID LEISTERH**

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

185 **betreffende "de toekomstige heraanleg van de Keizer Karellaan".**

187 **De heer David Leisterh (MR)** (in het Frans).- *Per uur rijden er zowat 2.000 voertuigen door de Keizer Karellaan, een belangrijke invalsweg. Dat leidt tot luchtverontreiniging en verkeersdrukte. Er moet dus dringend een oplossing komen voor de pendelaars, de omwonenden en de duizenden scholieren in de buurt.*

Brussel Mobiliteit onderzoekt nu diverse scenario's, maar een groter aanbod van het openbaar vervoer wordt niet overwogen.

public. Cela a également un impact sur le corps médical et paramédical. Ce système doit donc, selon moi, plus que jamais être soutenu, et c'est pour cette raison que je vous interroge.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je vous ai expliqué la raison pour laquelle nous n'avons pas encore constaté de grand succès. Je reprendrai toutefois contact avec l'Agence du stationnement pour voir, avec l'encouragement de la commission, s'il existe une solution. Lorsque je disais que le système ne trouvait pas son public, il s'agit en l'occurrence des propriétaires de garage. La situation est évidemment différente pour le personnel de soins.

Il ne s'agit pas uniquement d'organiser une communication, il faut faire en sorte qu'il y ait un enrichissement et une publication d'une liste des lieux où le parking est autorisé. Il faut donc aller plus loin qu'une communication ciblée. Nous verrons avec parking.brussels s'il est possible de stimuler un peu le système. Je répète cependant que nous souhaitons maintenir le système de cartes existantes, qui vont plus loin que Parking Plus, dans la nouvelle ordonnance de stationnement.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Confirmez-vous que vous allez développer le système Parking Plus, notamment grâce à une campagne de promotion ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je vais commencer par discuter avec parking.brussels de comment mettre cela en œuvre sans y consacrer trop de temps ou de personnel. L'évaluation qui a lieu à Malines nous donnera peut-être des idées de communication ciblée.

- L'incident est clos.

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

QUESTION ORALE DE M. DAVID LEISTERH

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 futur réaménagement de l'avenue Charles-Quint".

M. David Leisterh (MR).- Ma question porte sur le futur réaménagement d'une des entrées de Bruxelles, l'avenue Charles-Quint, jadis appelée avenue Louise du Nord. Ce dossier est important, car il s'agit d'un axe fortement emprunté. Pas moins de 2.000 véhicules y passent chaque heure, générant pollution de l'air et congestion du trafic. Il devient donc urgent de remédier à la situation et de trouver une solution adaptée pour les navetteurs, les nombreux habitants des communes traversées par cet axe et les milliers d'écoliers qui se trouvent à proximité.

Is er nog sprake van een verlenging van de metrolijn naar Simonis, met een extra halte aan de basiliek?

Is het mogelijk om in afwachting van die verlenging het traject van lijn 19 te verplaatsen naar de Keizer Karellaan? Komt er een overstapparking? Die ingrepen zouden pendelaars ertoe kunnen bewegen om hun mobiliteitsgedrag aan te passen.

¹⁸⁹ *Pleegt u overleg met uw Vlaamse evenknie om oplossingen te zoeken voor het vervoer van en naar de Brusselse Rand? Zo ja, wat concludeert u daaruit?*

¹⁹¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ten behoeve van de verkeersveiligheid, de kwaliteit van de lucht en de publieke ruimte en een goede bereikbaarheid van de zelfstandigen in de buurt zijn er aanpassingen aan de Keizer Karellaan gepland.*

De uitgewerkte scenario's passen binnen het Good Moveplan. De Keizer Karellaan is echter niet zo breed voor alle stedelijke functies en weggebruikers, waaronder voetgangers, fietsers, openbaar vervoer enzovoort.

Bij de herinrichting moet rekening worden gehouden met uiteenlopende behoeften en vooral met de leefomstandigheden van de buurtbewoners en passanten.

Het plan voorziet in tweemaal twee rijstroken, met een strook voor bussen en carpooling. Het is nog te vroeg om te spreken van een concreet project, want de publieke raadpleging liep nog tot 15 oktober.

Bruxelles Mobilité travaille sur une note d'orientation dans laquelle plusieurs scénarios sont envisagés, notamment la requalification d'une bande de circulation, la suppression de places de stationnement et une bande réservée au covoiturage, une piste assez intéressante. Par contre, je ne pense pas qu'un débat soit mené sur l'accroissement de l'offre de transport. À cet égard, j'aimerais aborder deux points.

D'abord, l'extension, dont nous parlons depuis longtemps, de la ligne de métro Simonis avec un arrêt supplémentaire à la basilique de Koekelberg serait une option à considérer. Cependant, elle ne pourrait pas être réalisée avant 2040. Est-elle envisagée ?

En attendant cette éventuelle extension, serait-il possible de déplacer le trajet de la ligne 19 sur cet axe ? Cette offre supplémentaire de transport public devrait, idéalement, être combinée à un parking de déstagement dans le nord de Bruxelles, ce qui manque cruellement aujourd'hui et constituerait une formule alternative permettant un véritable transfert modal des navetteurs.

Avez-vous des réponses à nous donner sur l'extension de la ligne de métro, le déplacement éventuel de la ligne de tram 19 ou un parking de transit dans cette zone ?

Avez-vous pris contact avec votre homologue flamande pour trouver des solutions en périphérie de la Région ? Dans l'affirmative, quelles en sont vos conclusions ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Cet axe qui passe entre Berchem-Sainte-Agathe et Ganshoren dans le nord-ouest de Bruxelles mérite beaucoup mieux que son état actuel. Il constitue un clivage entre les quartiers et les communes, pose problème au niveau de la sécurité routière, de la qualité d'air, mais aussi en termes de qualité de l'espace public et de convivialité pour les commerçants qui s'y trouvent. Pour toutes ces raisons, il est prévu de l'améliorer.

La note d'orientation stratégique - qui n'est pas publique, mais je pense que vous avez de bons contacts avec les communes - a permis de contextualiser la situation, d'élaborer des scénarios exploratoires qui s'inscrivent dans la volonté de mise en œuvre du plan régional de mobilité Good Move.

Sur l'avenue Charles-Quint se trouvent toutes les fonctionnalités importantes en matière de mobilité (piétons, vélos, transports publics, voitures, transport de marchandises) et les fonctionnalités urbaines - la fonction résidentielle, les services publics (dont des écoles), les commerces, petits et grands, les activités économiques, les bureaux, etc.

Toutes ces fonctionnalités urbaines et de mobilité s'organisent sur une voirie de largeur relativement restreinte. L'exercice consiste alors à satisfaire au mieux l'ensemble des besoins tout en assurant, prioritairement, une amélioration du cadre de vie des habitants et des visiteurs de ces quartiers.

¹⁹³ *We wachten dus nog even met de concrete uitwerking, maar een aparte rijstrook voor bussen en carpooling wordt wel degelijk in overweging genomen.*

Er is nu overleg gaande met Sint-Agatha-Berchem en Ganshoren. Die gemeenten verzetten zich tegen het massale schrappen van parkeerplaatsen.

De studie- en ontwikkelingsfase zou tot 2022 lopen. In 2022 kan de stedenbouwkundige aanvraag ingediend worden. De openbare aanbesteding zou dan in 2023 worden gegund, zodat de werken in 2024 kunnen opstarten.

Er loopt ook een haalbaarheidsstudie over de verlenging van de metro- en tramlijn. Tramlijn 19 doortrekken naar de Keizer Karellaan lijkt niet zo'n goed idee te zijn, gelet de ouderdom van de traminfrastructuur in de Josse Goffinlaan en de Frans Gasthuislaan.

¹⁹⁵ *In het project wordt wel rekening gehouden met de mogelijkheid om tramsporen te leggen in de Keizer Karellaan, mocht dat nodig blijken.*

De geplande park-and-ride (P+R) in Groot-Bijgaarden voorziet in 250 parkeerplaatsen, een beveiligde fietsenstalling, laadpalen en een dienst voor deelfietsen en -auto's. De ligging van deze overstapparking is ideaal: ter hoogte van een drukke snelweg, de toekomstige fietssnelweg van Brussel naar Gent, een halte van tram 19 en drie bussen, en bij een spoorwegstation.

In Vlaanderen wordt het project opgevolgd door De Werkvennootschap. Het einde is voorzien tegen 2022. Ik kan me niet vastpinnen op een deadline, maar we werken goed samen met Vlaanderen.

Les scénarios envisagés s'articulent autour d'une voirie à deux fois deux bandes, y compris une éventuelle bande réservée aux bus et au covoiturage. Néanmoins, les premières études exploratoires réalisées par Bruxelles Mobilité se sont surtout centrées sur les contraintes fonctionnelles ; il est encore trop tôt pour parler de scénarios de projet, d'autant que nous avons lancé une consultation publique qui est en cours jusqu'au 15 octobre.

Nous attendons les résultats de la consultation avant d'avancer plus concrètement sur les options d'aménagement. La réservation d'une bande aux bus et au covoiturage est en tout cas une piste sérieusement envisagée. L'administration le prendra donc en compte.

Au niveau du stationnement, les communes de Berchem-Sainte-Agathe et de Ganshoren, associées au comité d'accompagnement du développement du projet, s'opposent à l'idée de supprimer massivement les emplacements de stationnement. Une concertation est en cours.

La phase d'étude et de développement du projet, dans laquelle nous nous trouvons actuellement, devrait se dérouler jusqu'en 2022. Le dépôt de la demande de permis d'urbanisme est prévu en 2022, l'attribution du marché en 2023 et le démarrage du chantier en 2024. Cela dépend bien entendu de la vitesse des procédures, nous n'avons pas tout en main.

L'axe est emprunté par de nombreux bus. Une étude de faisabilité est également réalisée actuellement en ce qui concerne le prolongement du métro et des trams. J'ai déjà répondu à cet aspect lors d'une autre question. Plus spécifiquement, il n'apparaît pas pertinent aujourd'hui de reconstruire la ligne de tram 19 sur l'avenue Charles-Quint, au vu notamment de l'âge de l'infrastructure sur les avenues Josse Goffin et de l'Hôpital Français.

En concertation avec les communes de Ganshoren et de Berchem-Sainte-Agathe, nous avons veillé à ce que la conception du projet soit développé sans hypothéquer la possibilité d'une voie de tram future, si elle s'avérait nécessaire.

Au sujet du projet de parking de transit, le projet de park and ride (P+R) à Grand-Bigard, en Flandre, prévoit la création de 250 places de parking, ainsi que d'un stationnement sécurisé pour les vélos, des bornes de recharge pour les voitures électriques et d'un service de partage de voitures et de vélos. La localisation de ce nœud intermodal (pôle de "hopping") est particulièrement opportune, puisqu'il se trouve au croisement d'un axe autoroutier très fréquenté, d'une piste cyclable interrégionale (Bruxelles-Gand), d'un arrêt de tram (ligne 19) et de trois lignes de bus, ainsi que d'une gare SNCB.

Ce projet contribuera à désengorger quelque peu l'avenue Charles-Quint. Il est supervisé par De Werkvennootschap, en territoire flamand, mais avec qui la collaboration est harmonieuse. La fin des travaux est prévue pour 2022. Je ne peux m'engager sur une date spécifique puisque le projet ne relève

197 **De heer David Leisterh (MR)** (in het Frans).- *De buurtbewoners hebben echt te lijden onder de verkeersdruk in de Keizer Karellaan. Ik betreur dat u de verlenging van de metro niet overwogen hebt. Ik onthoud ook dat tramlijn 19 niet wordt omgeleid naar de Keizer Karellaan, maar dat daar wel een andere tramlijn kan komen.*

Een ondertunneling van de Keizer Karellaan zou het mogelijk maken om de Leopold II-tunnel door te trekken onder deze invalsweg. Zo zou de luchtverontreiniging verminderen.

Tijd speelt een grote rol in dit dossier en het is kort dag. Het welbevinden van de omwoners is belangrijk, maar het gaat ook om de aantrekkelijkheid van Brussel, want de Keizer Karellaan is een belangrijke invalsweg voor pendelaars.

199 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik heb al eerder geantwoord op de vraag over de haalbaarheidsstudie inzake de metro. Ik heb dat antwoord vandaag niet herhaald om tijd te winnen.*

Als we moeten wachten op een beslissing over een eventuele verlenging van de metro, dan zal het nog lang duren voor de toestand in Sint-Agatha-Berchem en Ganshoren verbetert. We willen dus vooruitgaan, zonder de mogelijkheid van een tram uit te sluiten. Het is echt noodzakelijk om de toegangswegen in het noordwesten van de stad aan te pakken, vooral voor de omwonenden.

199 **Mevrouw de voorzitter**.- Ik onthoud het voorstel van de heer Leisterh om de plannen voor te stellen in de commissie Mobiliteit. Dat moet natuurlijk gebeuren voordat er iets is beslist.

203 - *Het incident is gesloten.*

207 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS**

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

207 **betreffende "de werken aan de Saintelettebrug".**

pas de ma compétence, mais les deux administrations échangent régulièrement sur le sujet.

M. David Leisterh (MR).- Cette avenue, l'une des plus importantes entrées de Bruxelles, ancienne avenue Louise du Nord, mérite en effet un plus large débat qu'une simple question orale. Les habitants du quartier, fortement affectés par la congestion automobile, sont en effet largement mobilisés.

Je regrette que vous n'ayez pas abordé la possibilité d'étendre le métro. Je retiens que le déplacement de la ligne de tram 19 n'est pas retenu, mais qu'une autre ligne de tram pourrait voir le jour sur l'avenue rénovée.

Une autre piste, plus ambitieuse encore et qui suscite beaucoup d'intérêt, serait l'enfouissement de l'avenue, comme à Madrid ou à Boston. Ce n'est peut-être pas le lieu pour en discuter, mais je ne vois pas d'autre où le faire. Une telle option permettrait de raccorder l'entrée de Bruxelles au tunnel Léopold II tout en diminuant la pollution en surface.

Le temps est un élément-clé dans ce dossier et les délais sont serrés. Il en va du bien-être des habitants du haut de l'avenue, mais aussi de l'attractivité de Bruxelles, car il s'agit d'un axe d'entrée majeur pour les navetteurs.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'ai récemment répondu aux questions concernant le métro et l'étude de faisabilité. Je n'ai pas repris ces réponses afin de gagner un peu de temps.

Si l'on attend les décisions à ce sujet et un véritable prolongement du métro, les communes de Berchem-Sainte-Agathe et de Ganshoren risquent de patienter longtemps avant d'obtenir une amélioration pourtant bien méritée. L'idée est donc de procéder au réaménagement rapidement, sans exclure les options du tram. Travailler sur les portes d'entrée du nord-ouest de la ville est vraiment nécessaire, notamment pour les riverains.

Mme la présidente.- Je retiens la proposition de M. Leisterh de prévoir une présentation, en commission de la mobilité, des plans du projet de cette entrée de ville, reconnue comme telle par le plan régional de développement durable. Cela devrait bien entendu se faire en amont, avant que tout soit décidé.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

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 travaux au pont Saintelette".

209

Mevrouw Françoise Schepmans (MR) (in het Frans).- *Van de aangekondigde heraanleg van het Sainteletteplein, met een vernieuwde brug, voetgangsknooppunten en fietspaden, is nog niet veel te merken. De brand van 7 mei heeft het project definitief vertraging doen oplopen.*

Het beloven alleszins langdurige en dure werken te worden met verkeersproblemen voor de omwonenden. De gedeeltelijke sluiting van de brug verstoort de verkeerscirculatie al stevig. Begin september vernamen we via de media dat er een noodspoor voor tram 51 aangelegd wordt op de brug, wat zo'n 400.000 euro zal kosten.

211

De nachtelijke sluiting van de Leopold II-tunnel tot de lente van 2022 zal de verkeerssituatie nog meer bemoeilijken.

Hoe zwaar zijn de beschadigingen aan de brug? Moet er een nieuwe komen of volstaan herstellingen? Wat is het tijdsplan voor de werken en hoeveel gaat dit kosten?

Hoe zullen de herstellingswerken in de geplande heraanleg geïntegreerd worden? Hoe staat het met de planning van de heraanleg? Hoe komt het, los van de brand, dat het project vertraging opliep?

Hoe wordt de verkeersellende rond de brug aangepakt, in het bijzonder tijdens de sluiting van de Leopold II-tunnel?

213

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De brand heeft twee balken van de brug beschadigd, waardoor haar*

Mme Françoise Schepmans (MR).- La mobilité sur et autour du pont Saintelette est cruciale, car il constitue un nœud de passage entre l'axe Botanique-Basilique, entre Laeken et Molenbeek-Saint-Jean, reliant des quartiers densément peuplés comme Ribaucourt et Yser. À proximité de Tour & Taxis, du musée d'art contemporain Kanal-Centre Pompidou et du Kaaitheater, ce carrefour devrait devenir un lieu de vie nettement plus attractif et sécurisé pour les riverains. Il est pourtant aujourd'hui sujet d'embouteillages permanents dans les deux sens.

Le gouvernement avait annoncé un projet de place-pont avec des élargissements, des jonctions piétonnes et des pistes cyclables. À ma connaissance, cette annonce est toutefois restée lettre morte.

L'incendie survenu le 7 mai, qui a touché le pont en direction de la Basilique, a définitivement retardé le projet. La question porte désormais sur la possibilité d'une réparation ou, dans le cas contraire, sur la manière de reconstruire le pont.

Un chantier de longue durée - on annonce deux ans -, coûteux, avec les embarras de circulation que cela occasionne déjà, s'annonce pour les habitants du quartier. La fermeture partielle du pont a fortement perturbé la circulation, dont celle du tram 51. Après plusieurs mois de circulation interrompue, les médias nous ont annoncé, début septembre, la pose de rails de secours sur le pont Saintelette, pour un coût avoisinant les 400.000 euros.

Pour la circulation, cela occasionne de très grandes difficultés : les files de voitures s'étirent de part et d'autre du pont. L'annonce récente de fermeture la nuit du tunnel Léopold II, jusqu'au printemps 2022, n'améliorera pas la situation. Il devient urgent de voir un peu plus clair sur le sort réservé à la place Saintelette. Les habitants sont en droit d'avoir une perspective autre qu'un chantier interminable.

Pouvez-vous faire le point sur la situation du pont ? À quelle hauteur est estimée son dommage ? Faut-il reconstruire l'entièreté du pont ou des réparations seront-elles suffisantes ? Quel est le calendrier prévu pour les travaux de réparation du pont ? Quel est le budget estimé ?

Pouvez-vous expliquer comment seront agencés les travaux de réparation avec le projet de réaménagement ? Les réparations vont-elles s'inscrire dans la continuité des travaux de réaménagement ?

Qu'en est-il du calendrier du projet de réaménagement de la place ? En dehors de l'incendie, quelles sont les raisons du retard de ce projet ?

Le pont Saintelette est un nœud de circulation, plus encore depuis qu'il n'est plus que partiellement ouvert. Qu'avez-vous prévu pour y fluidifier la circulation, surtout pendant la fermeture du tunnel Léopold II ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'incendie, localisé au niveau d'un passage de câbles sous le pont, a endommagé les deuxième et troisième poutres de l'ouvrage en partant de la

draagkracht verminderd is. Na een grondige inspectie is beslist om de beschadigde elementen te vervangen.

Volgens de planning zou de studiefase eind dit jaar afgelopen zijn, waarbij we meteen ook over een schatting van de kosten zullen beschikken. De werken zouden in 2023 klaar moeten zijn. We proberen de ingrepen van de diverse aannemers te coördineren om het tijdverlies te beperken. Ook het project met betrekking tot de doorsteek onder de brug wordt hierin meegenomen.

Om de doorgang van tram 51 op de brug te herstellen, heeft de MIVB in samenwerking met Brussel Mobiliteit in september een voorlopig spoor aangelegd op het onbeschadigde stuk van de brug.

²¹⁵ *De aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning zal ten vroegste eind 2021 worden ingediend. De planning van de werken hangt daarmee samen.*

De gevolgen van de brand aanpakken heeft uiteraard voorrang gekregen op de heraanleg. Het was belangrijk om de brug gedeeltelijk open te stellen voor het verkeer.

Er zijn niet veel mogelijkheden om de sluiting van de Leopold II-tunnel in de zone rond de Saintelettebrug op te vangen. Net daarom zijn de werken aan de tunnel 's nachts gepland: op die manier blijft hun impact beperkt. Brussel Mobiliteit communiceert geregeld over de sluiting, zodat weggebruikers hun traject kunnen plannen. De werken aan de brug zouden normaal gezien niet samenlopen met die aan de tunnel, maar door de brand zijn we verplicht die toch samen aan te pakken.

We hebben met voorrang voor noodsporen gezorgd om de talrijke gebruikers van de brug snel een bruikbaar alternatief te kunnen bieden.

rive nord, numérotées PX2 et PX3, limitant ainsi leur capacité portante originelle. Une inspection approfondie de la structure a confirmé que les dégâts étaient essentiellement concentrés sur ces deux poutres et la portion de tablier les reliant. Afin de mieux maîtriser les coûts, les délais et la qualité d'exécution, il a été décidé de remplacer les éléments endommagés. Une réparation localisée entraîne en effet beaucoup d'incertitudes, car on ne sait où l'on va aboutir.

Le calendrier actuel prévoit la clôture de la phase d'étude pour la fin de l'année. La désignation de l'entreprise de travaux pourrait être réalisée à la fin de 2022 et les travaux terminés en 2023, en fonction des interventions des concessionnaires et de la STIB. Nous essayons de coordonner les impétrants pour que les travaux soient les plus courts possible. L'estimation du budget sera connue au terme de la phase d'étude.

Le planning précis des travaux de réhabilitation qui suivront est encore à l'étude. Des échanges sont en cours pour coordonner les interventions, qui incluent le projet de passerelle sous l'ouvrage.

La STIB a posé une voie de tram provisoire pour rétablir au plus vite le passage de la ligne 51 sur la partie intacte du pont endommagé. Cette infrastructure, dont l'installation a été rendue possible grâce à une bonne collaboration entre la STIB et Bruxelles Mobilité, est opérationnelle depuis septembre 2021, permettant de remettre en service cette ligne importante.

La demande de permis d'urbanisme devrait être introduite au plus tôt à la fin de l'année 2021. Le calendrier des travaux dépend fortement de cette procédure de demande et de la coordination des différents projets.

Les conséquences de l'incendie ont bien entendu pris le pas sur le projet définitif. Nous voulons éviter que l'un se fasse au détriment de l'autre, mais la réouverture du pont avait naturellement la priorité : la fermeture totale à la suite de l'incendie avait fortement perturbé la circulation. Nous mettons dès lors tout en œuvre pour ouvrir un maximum d'espace sur ce pont, sans risques pour ses usagers.

Au sujet des dispositions prises pendant la fermeture du tunnel, les possibilités d'amélioration de la circulation sont plutôt limitées dans la zone. Les fermetures du tunnel Léopold II sont concentrées durant les nuits de la semaine afin de limiter l'impact sur la circulation. Les travaux prennent de ce fait un peu plus de temps, mais cela évite les fermetures en journée.

Bruxelles Mobilité communique le plus activement possible sur ces fermetures, au moyen de ses différents canaux et dans la presse, afin que les usagers puissent organiser au mieux leurs itinéraires, malgré les perturbations occasionnées.

Les travaux au pont Saintelette devaient normalement être coordonnés avec ceux du tunnel, ils n'étaient pas censés être simultanés. Nous y sommes actuellement contraints en raison de l'incendie.

217

Mevrouw Françoise Schepmans (MR) *(in het Frans)*.- *De omwonenden van de bouwplaatsen langs het kanaal hebben vaak de indruk dat de werken nooit stoppen. Het is belangrijk om de planning te respecteren en de buurtbewoners goed op de hoogte te houden van de vele volgende stappen.*

- Het incident is gesloten.

Nous avons également donné la priorité à l'installation de voies de tram provisoires afin de pouvoir offrir une alternative efficace aux nombreux usagers du pont. Nous savons toute l'importance de réduire au maximum l'impact des travaux sur la circulation.

Mme Françoise Schepmans (MR).- Les désagréments occasionnés par ces chantiers à répétition ont un impact sur la qualité de vie des riverains. Ceux-ci, de plus en plus nombreux dans ces quartiers et notamment le long du canal, ont souvent le sentiment que les travaux ne s'arrêteront jamais. Ces lieux présentent pourtant de nombreuses qualités et ne demandent qu'à se développer, entre autres sur le plan culturel.

Il faut donc rester attentif et veiller à ce que le calendrier soit respecté. Il est également essentiel de rester en contact avec les riverains et de les tenir informés quant aux nombreuses prochaines étapes.

- L'incident est clos.