



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

Commissie voor de Mobiliteit,

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

**VERGADERING VAN
DINSDAG 7 DECEMBER 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 7 DÉCEMBRE 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

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 heraanplanting van bomenrijen langs de Delleurlaan".

Mondelinge vraag van mevrouw Latifa Aït Baala 3

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

betreffende "de overstroomde kelders in Schaarbeek als gevolg van de werken aan metrolijn 3".

Vraag om uitleg van de heer Emmanuel De Bock 6

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 gevolgen van betogingen voor de mobiliteit en het milieu en de vraag hoe andere gebruikers daarop kunnen anticiperen".

Bespreking – Sprekers:

De heer Emmanuel De Bock (DéFI)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

SOMMAIRE

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 "la replantation d'arbres d'alignement le long de l'avenue Delleur".

Question orale de Mme Latifa Aït Baala 3

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 inondations de caves schaarbeekoises suite au chantier du métro 3".

Demande d'explications de M. Emmanuel De Bock 6

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

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 "les impacts des manifestations sur la mobilité et sur l'environnement et la question de leur anticipation pour tous les usagers".

Discussion – Orateurs :

M. Emmanuel De Bock (DéFI)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Mondelinge vraag van mevrouw Joëlle Maison	13	Question orale de Mme Joëlle Maison	13
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 Wegcode, de werven, de blauwe zones en de scanauto's".		concernant "le Code de la route, les chantiers, les zones bleues et les scan-cars".	
Mondelinge vraag van de heer David Weytsman	17	Question orale de M. David Weytsman	17
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 verbetering van de toegankelijkheid van de Heizelvlakte door een ondersteuning van de actieve vervoerswijzen en het openbaar vervoer".		concernant "l'amélioration de l'accessibilité du plateau du Heysel par un soutien aux modes actifs et aux transports en commun".	
Mondelinge vraag van de heer David Weytsman	20	Question orale de M. David Weytsman	20
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 door Good Move vooropgestelde ambities voor de ontwikkeling van het tramnet".		concernant "les ambitions posées par le plan 'Good Move' au sujet du développement du réseau de tram".	
Mondelinge vraag van de heer David Weytsman	24	Question orale de M. David Weytsman	24
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 problematische heraanleg van de Prinses Elisabethlaan".		concernant "le réaménagement problématique de l'avenue Princesse Élisabeth".	
Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele	28	Question orale de M. Julien Uyttendaele	28

<p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "de infrastructuur ter ondersteuning van het goederenvervoer per spoor".</p> <p>Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele</p>	<p>31</p>	<p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,</p> <p>concernant "les infrastructures favorisant le transport ferroviaire de fret".</p> <p>Question orale de M. Julien Uyttendaele</p>	<p>31</p>
<p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "het gebrek aan infrastructuur voor fietsparkeren".</p> <p>Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele</p>	<p>34</p>	<p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,</p> <p>concernant "les carences d'infrastructures de stationnement pour vélos".</p> <p>Question orale de M. Julien Uyttendaele</p>	<p>34</p>
<p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "de bussen op waterstof".</p> <p>Mondelinge vraag van de heer David Leisterh</p>	<p>37</p>	<p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,</p> <p>concernant "les bus alimentés à l'hydrogène".</p> <p>Question orale de M. David Leisterh</p>	<p>37</p>
<p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,</p> <p>betreffende "de heropening van de Fraiteurbrug in beide richtingen".</p> <p>Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein,</p>	<p>37</p>	<p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,</p> <p>concernant "la réouverture du pont Fraiteur dans les deux sens de la circulation".</p> <p>Question orale jointe de M. Marc Loewenstein,</p>	<p>37</p>
<p>betreffende "de invoering van eenrichtingsverkeer voor auto's op de Fraiteurbrug".</p> <p>Mondelinge vraag van de heer Christophe De Beukelaer</p>	<p>42</p>	<p>concernant "la mise à sens unique du pont Fraiteur à la circulation automobile".</p> <p>Question orale de M. Christophe De Beukelaer</p>	<p>42</p>
<p>aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,</p>		<p>à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-</p>	

belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende "de tenuitvoerlegging van de 'Metropolitane mobiliteitsraad' volgens Good Move".

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

concernant "la mise en œuvre du 'conseil métropolitain de la mobilité' selon Good Move".

1103 Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.

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

1105 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE**

QUESTION ORALE DE M. GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE

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 "de heraanplanting van bomenrijen langs de Delleurlaan".**

concernant "la replantation d'arbres d'alignement le long de l'avenue Delleur".

1107 **De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) (in het Frans).**- Tijdens de werken voor de heraanleg van de tramsporen op de Delleurlaan raakten er bomen zodanig beschadigd dat ze in allerijl gekapt moesten worden. Als de regering zich werkelijk bekommert om klimaat en milieu, moet ze ook haar bouwplaatsen op voorbeeldige wijze beheren.

M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).- Le 17 novembre dernier, je vous interpellais au sujet de l'abattage dans l'urgence de dix-neuf grands arbres d'alignement le long de l'avenue Delleur. Lors du chantier de renouvellement des rails de tram de l'avenue, des arbres avaient été abîmés et leur stabilité, mise en péril.

Hoe komt het dat de stronken van de gekapte bomen nog steeds niet verwijderd werden? Worden er dan geen nieuwe bomen geplant in tegenstelling tot wat werd aangekondigd?

Cette situation avait choqué bon nombre de Bruxellois, de par la gestion quelque peu surréaliste de Bruxelles Mobilité. On ne comptait plus les avaries, entre l'abattage inopiné d'arbres dont on semblait avoir oublié qu'ils avaient des racines et les tuyaux de gaz arrachés.

Wie heeft de kosten betaald voor het kappen en verwijderen van de bomen? Wanneer worden de bomen opnieuw geplant? Hoeveel zal dat kosten en wie zal dat betalen?

À l'heure où le gouvernement bruxellois nous rappelle sans équivoque sa préoccupation pour le réchauffement climatique et l'importance de mieux préserver l'environnement, il se doit aussi d'être exemplaire en matière de gestion de chantier.

Comment se fait-il que les arbres coupés dans l'urgence voici plusieurs mois n'aient toujours pas été dessouchés ? Cela signifie-t-il qu'aucune replantation - qui avait pourtant été annoncée - n'est prévue ?

Finally, qui a payé pour l'abattage et l'évacuation des arbres menaçant de tomber ? Quels en étaient les montants ?

Pour quand les Bruxellois peuvent-ils espérer la replantation des dix-neuf arbres abattus ? À combien est évaluée l'opération ?

1109 *Was er voor de kap een vergunning vereist? Zullen de nieuwe bomen van dezelfde soort zijn als de gekapte bomen? Zullen ze even hoog zijn als de andere bomen?*

Qui paiera les frais inhérents à ce reboisement ? L'assurance de la société chargée du chantier en infraction interviendra-t-elle pour l'ensemble des frais liés à la replantation des arbres ? Si non, pourquoi ?

Heeft Brussel Mobiliteit de mogelijkheid overwogen om een fietspad in twee richtingen aan te leggen achter de tramsporen, in plaats van op de weg?

Bien que l'abattage n'ait pas eu lieu dans des conditions réglementaires, la replantation est-elle soumise à une demande de permis ? Si oui, un dossier a-t-il été introduit ? Qui en supportera les frais ?

Les arbres à replanter seront-ils de la même essence que ceux qui ont été abattus ? Leur taille sera-t-elle suffisante pour mieux faire la liaison avec les arbres d'alignement restant sur le parcours ?

Enfin, compte tenu de la suppression de ces arbres et de la reconfiguration des pistes cyclables dans la zone, Bruxelles

¹¹¹¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Wij betreuren die bomenkap ten zeerste. De MIVB en Brussel Mobiliteit hebben een protocol opgesteld om te voorkomen dat dergelijke situaties zich opnieuw voordoen.*

De stronken zijn nog niet verwijderd omdat ze de precieze plaats aanduiden waar de nieuwe bomen geplant moeten worden. Dat zal pas gebeuren wanneer het fietspad of de hele laan heringericht wordt. De strook tussen de tramsporen en het fietspad is momenteel te smal. Het nieuwe fietspad moet niet alleen bij de nieuwe, maar ook bij de oude bomenrij aansluiten. Die laatste kunnen natuurlijk niet verplaatst worden. Het nieuwe pad mag de groei van de wortels van de jonge bomen niet verhinderen, maar er mogen mettertijd ook geen bulten en oneffenheden ontstaan.

Brussel Mobiliteit heeft betaald voor de kap en het verwijderen van de 25 bomen en heeft die kosten aan de MIVB doorberekend. Ze bedroegen 3.191,98 euro voor de expertises en 38.894,24 euro voor de kap zelf.

¹¹¹³ *De nieuwe bomen zullen 5 tot 6 m hoog zijn. Het planten van de nieuwe bomen zal in totaal 25.000 euro kosten.*

Brussel Mobiliteit heeft een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd bij de gemachtigde ambtenaar om de kap te regulariseren. Het wil Hollandse linden planten, dezelfde boomsoort als voorheen, voor zover dat strookt met de voorwaarden van de vergunning. Voor de aansluiting met de bomen die er nog staan zullen we pas kunnen zorgen in het kader van een ruimere herinrichting van de laan.

Mobilité a-t-elle envisagé une autre solution permettant l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle de taille suffisante derrière les rails de tram plutôt qu'en voirie, ce qui correspond à la situation de facto aujourd'hui ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Cet abattage nous a tous fait de la peine. La STIB et Bruxelles Mobilité ont ainsi créé un protocole pour éviter qu'un tel épisode se reproduise. Les souches laissées en place brisent le cœur de tous ceux et celles qui passent dans l'avenue Delleu, mais sont destinées à marquer l'emplacement des anciens arbres, en vue de leur remplacement.

Le remplacement des arbres devra avoir lieu lors d'un réaménagement d'ensemble de l'avenue ou, a minima, de la piste cyclable la longeant, et ce, pour plusieurs raisons :

- la largeur de la berme résiduelle est insuffisante pour planter de jeunes arbres avec une motte de 60 à 80 cm de diamètre. Située entre le site propre du tram et la piste cyclable, cette largeur a été restreinte lors des travaux de mise aux normes de l'infrastructure de tram ;

- les arbres toujours en place figent localement le profil de la voirie. L'insertion d'une piste cyclable élargie et rénovée doit en tenir compte pour effectuer la liaison entre les nouveaux arbres et les exemplaires existants ;

- le réaménagement de la piste cyclable devra comprendre une fondation ou des structures enterrées permettant le développement des racines des jeunes arbres, tout en assurant la planéité du revêtement dans le temps. Réaliser l'un sans l'autre serait inefficace, voire néfaste.

Bruxelles Mobilité a financé les abattages urgents et l'évacuation des rémanents d'abattage. Au total, 25 arbres ont été abattus. Les frais ont été répercutés sur la STIB, maître d'ouvrage du chantier de l'infrastructure de tramway.

Les coûts afférents à la disparition des 25 arbres se détaillent comme suit :

- expertises : 3.191,98 euros ;

- abattages par l'entrepreneur de Bruxelles Mobilité : 38.894,24 euros.

Les jeunes arbres à replanter auront un tronc d'un gabarit 30/35, c'est-à-dire 5 à 6 m de hauteur. Cette dimension représente un juste compromis entre prodiguer un aspect paysagé intéressant dès la plantation, une bonne reprise des jeunes arbres (un arbre trop gros reprend lentement) et la proximité avec le tram.

La plantation d'un arbre de cette dimension revient à environ 1.000 euros pièce, soit 25.000 euros au total, comprenant l'achat et l'acheminement des jeunes arbres, leur plantation, l'apport de plusieurs m³ de terre de qualité par arbre, le tuteurage et les arrosages les premières années.

1115 **De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR)** (in het Frans).- *Uw antwoord stelt mij niet tevreden. Het onverwachts kappen van perfect gezonde bomen heeft tot heel wat verontwaardiging onder de Brusselaars geleid, die dan ook nog eens opdraaien voor de kosten van bijna 70.000 euro.*

U had aangekondigd dat de bomen snel vervangen zouden worden, maar dat zal uiteindelijk langer duren. Bovendien blijkt nu dat er te weinig plaats is om de jonge bomen te planten. Betekent dat dat de grotere bomen die nog overeind staan, misschien zullen verdwijnen?

Ik vrees dat het planten van de nieuwe bomen op de lange baan wordt geschoven, terwijl de Delleurlaan veel van zijn glans heeft verloren.

1117 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ook ik betreur het verdwijnen van die gezonde en mooie bomen. We hebben grondig laten onderzoeken of ze niet te redden vielen. Nu wil ik mij ervan vergewissen dat de nieuwe bomen duurzaam gepland worden. Dat gaat nu eenmaal met kosten gepaard.*

- Het incident is gesloten.

1121 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LATIFA AÏT BAALA**

Bruxelles Mobilité a introduit une demande de permis d'urbanisme auprès du fonctionnaire délégué afin de régulariser la situation administrative de ces abattages urgents. Elle a l'intention de replanter la même essence que les arbres abattus, c'est-à-dire des tilleuls de Hollande, sous réserve des conditions qu'imposeraient le permis d'urbanisme. Néanmoins, comme expliqué ci-dessus, la connexion avec les arbres et les aménagements subsistants sont tributaires d'un projet de réaménagement de plus grande ampleur.

M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).- Je ne suis pas entièrement satisfait par la réponse. Il s'agit d'un épisode malheureux, qui a heurté de nombreux Bruxellois, y compris au sein de votre électorat. Ceux-ci ont manifesté leur incompréhension face à l'abattage d'autant d'arbres parfaitement sains.

En plus, la facture s'élèvera à près de 70.000 euros, à la charge des Bruxellois. Aucune assurance privée ne prenant ce chantier en charge, ce sont en définitive les citoyens qui devront payer pour quelque chose qu'ils n'ont pas demandé.

Ensuite, vous nous avez annoncé il y a un an que ces arbres seraient replantés au plus vite. Nous constatons aujourd'hui que ce n'est pas le cas, et que cette plantation n'aura en tout cas pas lieu cette année, la période propice étant passée.

Enfin, il semblerait qu'il y ait un manque de place pour la plantation de ces petits arbres. Cela signifie-t-il que les arbres en place sont en sursis ?

Je crains que cette replantation ne soit renvoyée aux calendes grecques, alors qu'elle était nécessaire, symbolique et exemplaire pour rendre sa dignité à cette avenue, qui a aujourd'hui perdu beaucoup de son lustre.

Je ne manquerai pas de vous interpellier à nouveau sur ces questions qui me tiennent à cœur. J'espère que vous pourrez respecter des échéances raisonnables pour la replantation et qu'il ne faudra pas attendre 2025.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je comprends les remarques de M. Coomans de Brachène. Indépendamment de mon électorat, l'impact pour cet axe est réel.

Il est choquant de devoir abattre 25 arbres qui étaient sains parce qu'ils ont été gravement et irrémédiablement abimés pendant les travaux. Plusieurs analyses et expertises ont été réalisées afin de voir s'il était possible d'en sauver ne fût-ce qu'une partie. Tant qu'à replanter, je veillerai à ce que ce soit fait de manière durable. Cela aura un coût qui sera facturé à la STIB. Mais cet axe mérite d'être arboré comme avant.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME LATIFA AÏT BAALA

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

1121 **betreffende "de overstroomde kelders in Schaarbeek als gevolg van de werken aan metrolijn 3".**

1123 **Mevrouw Latifa Aït Baala (MR)** *(in het Frans)*.- *Sinds begin september lopen meerdere kelders in het laagste deel van de Schaarbeekse Rogierstraat geregeld onder als het regent. De aanleg van metrolijn 3 zou daarvan de oorzaak zijn.*

De MR is blij dat die metrolijn er komt, maar we kunnen er niet omheen dat de werkzaamheden hier en daar schade veroorzaken.

Ben u op de hoogte van de problemen van de buurtbewoners? Hebt u hen al ontmoet?

Hoe wil de regering de situatie oplossen? Wordt er steun uitgetrokken?

Werkt uw kabinet samen met de gemeente Schaarbeek? De Rogierstraat is wellicht geen alleenstaand geval. Duiken er gelijkaardige problemen op op plaatsen waar er aan de nieuwe metrolijn wordt gewerkt?

1125 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans)*.- *Beliris ontving zes klachten over ondergelopen kelders. Op 11 en 22 oktober 2021 bezochten Beliris, de algemene aannemer en Vivaqua de getroffen bewoners.*

Het gaat hier om een ernstig en betreuenswaardig, maar eenmalig incident. Een rioolbuis van Vivaqua die niet correct op de plannen was aangegeven, werd beschadigd tijdens de werken. Door het lek liep er beton in de riolering, maar dat probleem werd gauw opgelost.

Overal waar er werkzaamheden aan de gang zijn, proberen Beliris en Vivaqua dergelijke ongelukken nauwgezet te vermijden. De getroffen bewoners werden bezocht, de buurt werd op de hoogte gehouden over de vorderingen van de

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 inondations de caves schaarbeekoises suite au chantier du métro 3".

Mme Latifa Aït Baala (MR).- La Belgique fait face, depuis cet été, à des intempéries jamais rencontrées auparavant dans son histoire. Les conséquences en sont multiples et elles s'accroissent davantage dans les zones à proximité de travaux.

Depuis le début du mois de septembre, plusieurs Schaarbeekoises et Schaarbeekoïses angoissent dès qu'il pleut. De nombreuses caves du bas de la rue Rogier ont en effet été inondées. Les travaux du métro nord en seraient la cause. Le béton se serait en effet infiltré dans les égouts en raison de ce chantier. En conséquence, une odeur de moisi et d'humidité règne dans de nombreuses habitations situées dans le bas de la rue concernée.

Bien que le MR soit favorable à la construction du métro 3, il n'en reste pas moins que les travaux causent certains dégâts. La construction de cette ligne de métro devrait pourtant se dérouler dans les meilleures conditions possibles.

Avez-vous connaissance des problèmes rencontrés par les habitants de ce quartier ? Si oui, combien d'entre eux sont-ils concernés par ces problèmes ? Avez-vous été à la rencontre des riverains ?

Quelles sont les dispositions prises par le gouvernement de manière à mettre un terme à cette situation ? Des mesures particulières ont-elles été déployées afin de garantir le confort des habitants de ce quartier, tout en avançant dans les travaux ? Quelles sont les aides apportées ?

Une collaboration entre votre cabinet et la commune de Schaarbeek a-t-elle eu lieu ? Le cas de la rue Rogier ne doit probablement pas être isolé. D'autres zones de travaux sont-elles concernées par une telle situation ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Dans le cadre de l'accident que vous décrivez, six maisons ont subi des inondations dans les caves. Beliris a donc reçu six plaintes. Beliris, l'entrepreneur général et Vivaqua sont allés à la rencontre des sinistrés le lundi 11 octobre 2021 et le vendredi 22 octobre 2021.

Cet accident, dont l'impact est sérieux et très malheureux pour les riverains, mais ponctuel, a été causé par le percement d'un égout de Vivaqua qui n'avait pas été repris au bon endroit sur les plans.

Dès la découverte du percement, qui a causé un écoulement de béton dans l'égout, des mesures ont été prises afin de rétablir l'écoulement initial. Les travaux ont été réalisés sous la supervision de Vivaqua. La situation a été rapidement rétablie

herstelling en de getroffen en de algemene aannemer kregen informatie over het verdere verloop van het verzekeringsdossier.

De gemeente Schaarbeek en Beliris, dat de werkzaamheden voor de toekomstige metrolijn overziet, werken nauw samen. Hopelijk stoten we niet nogmaals op verkeerd aangegeven rioolbuizen in de plannen.

par Beliris, Vivaqua et l'entreprise générale des travaux du tunnel de connexion à la gare du Nord.

Dès le début du projet, une coordination s'est opérée entre Beliris et Vivaqua dans les zones d'intervention du chantier pour éviter ce genre de soucis. Plusieurs mesures ont été mises en place pour apporter l'aide nécessaire aux sinistrés :

- des responsables de Beliris se sont rendus sur place avec l'entreprise générale, ont discuté avec les sinistrés et visité les caves inondées ;

- deux avis aux riverains ont été distribués afin de les tenir au courant de l'évolution des réparations ;

- un courrier a été envoyé aux sinistrés identifiés afin de les informer de la procédure à suivre pour activer les assurances, ainsi qu'à l'entreprise générale pour lui permettre d'assurer le suivi de l'incident avec sa propre compagnie d'assurances.

Les expertises pour évaluer les dégâts sont en cours.

Une collaboration étroite a eu lieu entre la commune de Schaarbeek et Beliris, étant donné que Beliris est en charge de cette partie du chantier pour la réalisation de la ligne de métro 3.

J'espère que cette erreur dans la cartographie des égouts restera un problème isolé.

Vu la vétusté de l'égouttage de la rue Rogier, il est essentiel que Vivaqua procède à sa rénovation complète après les travaux réalisés pour le métro sur la rue d'Aerschot.

Mme Latifa Aït Baala (MR).- Mme la ministre, vous pouvez imaginer le désarroi des habitants qui ont dû faire face à des inondations liées aux travaux entrepris. Vous me dites que, sur la base des déclarations, six maisons ont été touchées. Je crois savoir qu'elles sont plus nombreuses. Il y a donc un problème d'information concernant les riverains.

Par ailleurs, comme on a encore pu le voir lors des inondations dans le sud du pays, beaucoup de citoyens n'ont pas d'assurance et doivent en assumer eux-mêmes les conséquences. Or il s'agit ici de travaux indépendants de leur volonté. Les autorités doivent prendre leurs responsabilités et intervenir.

Je pense en particulier à un riverain qui habite au numéro 133 de l'avenue Rogier. Il a tout perdu ! Les inondations ont eu lieu le 10 septembre et les riverains n'ont eu la visite des responsables qu'un mois plus tard, le 10 octobre. C'est inadmissible.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Si j'ai bien compris, vous déclarez que plus de six maisons pourraient être touchées et que tous les riverains n'ont pas été informés. Si tel est le cas, je vous invite à revenir vers moi afin que toutes les informations

¹¹²⁷ *De riolering in de Rogierstraat is versleten. Vivaqua moet die dringend aanpakken zodra het bedrijf klaar is in de Aarschotstraat.*

¹¹²⁹ **Mevrouw Latifa Aït Baala (MR)** (in het Frans).- *U had het over zes getroffen huizen, maar volgens mijn informatie waren het er veel meer. De informatie stroomt dus niet goed door.*

Veel burgers zijn niet verzekerd voor waterschade en moeten dus zelf voor de gevolgen opdraaien, terwijl ze er geen schuld aan hebben.

De overstromingen gebeurden op 10 september. Pas een maand later bezochten de betrokken diensten de getroffen bewoners. Dat is onaanvaardbaar.

¹¹³¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Als het klopt dat er meer huizen getroffen zijn, dan moet u mij die informatie doorgeven, zodat alle betrokkenen correct kunnen worden ingelicht.*

Uiteraard worden niet alleen de verzekeringen van de getroffen bewoners aangesproken, maar ook onder meer die van de aannemer.

- Het incident is gesloten.

1135 *(Mevrouw Carla Dejonghe, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)*

1139 **VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK**

1139 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1139 **en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,**

1139 **betreffende "de gevolgen van betogingen voor de mobiliteit en het milieu en de vraag hoe andere gebruikers daarop kunnen anticiperen".**

1141 **De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).**- *Op 15 november veroorzaakte een vakbondsactie verkeersellende en opstoppingen in heel Brussel en omgeving. Tussen 6.30 en 8.30 uur werd het kruispunt van de Kunstlaan met de Wetstraat versperd. Ook het openbaar vervoer ondervond veel hinder van de actie.*

We moeten eens nadenken hoe we het stakingsrecht kunnen verzoenen met de mobiliteit waarop de gebruiker van het Brusselse openbaar vervoer recht heeft. Er zijn positievere manieren om je stem te laten horen en een draagvlak te creëren dan door domweg een kruispunt te bezetten.

Het belangrijkste is echter dat we moeten leren anticiperen. We moeten de impact van dit soort manifestaties beperken door zo snel en efficiënt mogelijk de juiste informatie te verstrekken en omleidingen te organiseren. Op 15 november stonden op de mobiele borden enkel algemene boodschappen over de drukte te lezen, maar werd er bijvoorbeeld niet opgeroepen om het centrum of de tunnels te vermijden. Kunnen die meldingen niet preciezer?

nécessaires soient transférées vers les riverains concernés et les autres personnes dont la maison pourrait être affectée.

S'agissant de la question sur l'assurance, celle des riverains n'est évidemment pas la seule à laquelle nous nous adressons. L'assurance de l'entrepreneur, tout comme celle de l'entreprise générale, interviennent également dans le suivi. D'après les informations dont je dispose, toutes les évaluations et expertises sur les dégâts sont en cours.

Je tiens à souligner qu'il faut porter une attention particulière à l'échéancier et aux conséquences que subissent les riverains.

- L'incident est clos.

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

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. EMMANUEL DE BOCK

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

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 "les impacts des manifestations sur la mobilité et sur l'environnement et la question de leur anticipation pour tous les usagers".

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Pas moins d'un millier de manifestations par an ont lieu à Bruxelles. Ce lundi 15 novembre, un peu par surprise, une simple action de grogne syndicale a conduit, par le blocage du carrefour Arts-Loi entre 6h30 et 8h30, à des embarras de circulation dans le centre-ville, avec des répercussions dans toute l'agglomération bruxelloise. Les applications mobiles indiquaient des temps d'allongement de 20 à 30 minutes par rapport aux trajets normaux. Les transports publics, à l'exception du métro, ont également été très fortement touchés et les usagers de la STIB, de De Lijn et du TEC ont aussi vu leur temps de parcours rallongé.

Il serait intéressant de faire le point sur notre capacité, avec les outils dont nous disposons, à concilier le droit de grève et la mobilité que les usagers sont en droit d'attendre dans notre Région.

Je suis persuadé qu'il existe d'autres moyens de se faire entendre que de bloquer bêtement un carrefour, et que le droit de grève - bien évidemment légitime - peut se décliner différemment afin de trouver écho et soutien dans la société civile. Dans certains

Brussel Mobiliteit liep ook hopeloos achter met zijn informatie: pas 30 tot 45 minuten nadat het kruispunt versperd was, werden de weggebruikers daarvan op de hoogte gebracht, terwijl de stakers al om 6 uur 's ochtends aan het Centraal Station stonden.

Was de betoging van 15 november toegestaan, of ging het om een onaangekondigde actie?

pays, on fait grève en portant un brassard. Parfois, des actions plus positives sont de nature à créer de l'adhésion.

L'important ici est d'anticiper ou de faire face à ces événements. Cela mérite d'être mis en perspective et nous devons nous interroger sur notre capacité à minimiser l'impact de ces manifestations par une information adéquate le plus en amont possible et par la mise en place de déviations.

Or, pour reprendre l'exemple de la manifestation du lundi 15 novembre, aucune information n'était affichée sur les panneaux mobiles pour éviter le centre-ville ou expliquer les points de blocage, à l'exception de la mention "trafic dense" ou "circulation difficile". Ces messages généraux ne sont pas suffisamment pertinents et n'empêchent malheureusement pas les usagers de s'engouffrer dans les infrastructures comme les tunnels, ce qui est un non-sens. D'autres capitales, comme Paris, mentionnent le nombre de minutes de plus à parcourir pour atteindre telle porte d'entrée dans la ville. Pourquoi ne pas diffuser des messages plus précis et plus adéquats ?

Cela pose aussi la question de l'information diffusée par Bruxelles Mobilité. J'ai constaté, en me renseignant à propos de cette action syndicale, que nous étions à la traîne : les usagers ont été informés entre 30 et 45 minutes après le blocage du carrefour, alors que le flot de grévistes était présent à la gare Centrale depuis six heures du matin. Pourtant, les premiers tweets de Bruxelles Mobilité n'ont été émis qu'à 6h45 ou 6h50, ce qui est bien dommage.

Mme la ministre, pouvez-vous nous dire si cette manifestation du 15 novembre était permise, ou s'il s'agissait d'une action impromptue ?

Quelle est la procédure à suivre dans ce cadre ?

Quelle a été l'incidence sur la STIB des retards cumulés par rapport aux actions syndicales menées ce jour-là ? Pourriez-vous nous transmettre le nombre de minutes cumulées de retard sur l'ensemble du réseau ?

Quelles mesures ont-elles réellement été prises, à partir de 6 h du matin, le 15 novembre 2021 ? Quels sont les moyens humains et actions concrètes qui ont été déployés ?

Quels sont les messages qui ont été diffusés afin d'éviter certains lieux ? Comment s'organise la coordination entre les administrations de Bruxelles Mobilité, les services communaux et les services fédéraux tels que ceux chargés de l'ordre public et des affaires intérieures ? Je pense notamment au fait qu'un certain nombre de zones sont bloquées, par exemple la zone neutre située à hauteur d'Arts-Loi.

À l'intention du ministre de l'environnement, quels sont les effets sur l'environnement et la santé des embouteillages supplémentaires engendrés par ces actions syndicales ? Les mesures des stations de mesures de qualité de l'air ont-elles

¹¹⁴³ *Wat is de normale procedure in dat geval?*

Hoeveel hinder ondervond de MIVB die dag op het hele net?

Welke maatregelen werden er allemaal genomen op 15 november 2021 vanaf 6 uur 's ochtends?

Met welke boodschappen werd opgeroepen om bepaalde locaties te vermijden? Hoe verliep de coördinatie tussen Brussel Mobiliteit, de gemeenten en de federale diensten die belast zijn met de openbare orde, aangezien bijvoorbeeld ook de neutrale zone ter hoogte van Kunst-Wet afgesloten was?

Mijnheer de minister van Leefmilieu, wat betekenen die extra files, veroorzaakt door vakbondsacties, voor het milieu en de gezondheid? Werden er in de stations die de luchtkwaliteit meten, hogere waarden opgetekend dan op normale dagen?

¹¹⁴⁵ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Ik nodig mijn collega uit om mee het voorstel van resolutie over dit onderwerp te ondertekenen dat de MR in 2020 indiende.*

Daarin staat dat de overheid en Brussel Mobiliteit moeten kunnen anticiperen op allerlei zaken die een grote invloed hebben op de mobiliteit, of het nu om betogingen, stakingen, Europese toppen, het Autosalon, hevige regen of grote bouwwerven gaat. Ten tweede moeten de verkeerslichten in dat soort gevallen kunnen worden aangepast, het openbaar vervoer omgeleid en dienstregelingen aangepast. Ten derde moeten de weggebruikers in een zo vroeg mogelijk stadium op de hoogte worden gebracht, zodat ze zelf hun verplaatsingsgedrag kunnen aanpassen.

Wanneer wilt u echt werk maken van intelligente verkeerslichten? Wanneer worden alle kruispunten aangesloten op een centrale oproepdienst?

Komt er een netwerk van elektronische informatieborden die draaien met software van Mobiris en die in real time informatie weergeven?

¹¹⁴⁷ *Is de programmering van de verkeerslichten aangepast aan incidenten als die van 15 november en 6 december? Wanneer komt er een systeem met realtime-informatie over storingen, trajecttijden, alternatieve routes, beschikbare parkeerruimte in overstapparkings enzovoort?*

relevé des différences entre les journées de manifestation et les journées ordinaires ?

N'y a-t-il pas lieu de prévoir une procédure de communication adéquate pour limiter à la fois l'incidence prévisible des manifestations et la surexposition à la pollution générée par ces embouteillages ?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- J'invite mon collègue à cosigner la proposition de résolution déposée par le MR en 2020 qui n'a pas encore été débattue et qui demande justement les solutions qu'il a proposées.

Premièrement, la proposition souligne la nécessité pour les pouvoirs publics et Bruxelles Mobilité d'anticiper les grands événements affectant la mobilité régionale, qu'ils soient liés à des manifestations, des grèves, des conseils européens, des grands congrès comme le Salon de l'auto, de fortes pluies ou des gros chantiers.

Deuxièmement, sur la base des événements anticipés, elle propose d'adapter au maximum la politique de mobilité pour permettre d'en juguler les effets négatifs en adaptant les feux, en détournant les lignes de transport en commun et en adaptant les horaires.

Troisièmement, la résolution proposée invite à avertir et donner l'information correcte, le plus en amont possible, à l'ensemble des usagers de la route, pour que ceux-ci puissent eux-mêmes adapter leurs habitudes de déplacement en fonction des circonstances. Ces informations pourraient être transmises au moyen de panneaux numériques, de campagnes d'information sur les réseaux sociaux et à la radio, voire par une collaboration intelligente avec les opérateurs GPS.

Je constate également que ces trois éléments sont souvent sous-utilisés. Pour preuve : l'allongement considérable des temps de parcours et l'absence de communication aux différents usagers.

Quand accélérerez-vous la mise en place de la gestion dynamique des feux de signalisation intelligents ainsi que le raccordement des carrefours à la centrale de contrôle à distance ?

Prévoyez-vous d'établir un réseau de panneaux de signalisation connectés, reliés à un logiciel géré par Mobiris, traitant en temps réel des informations transmises par des équipements de récolte de données ? Prévoyez-vous de moderniser le parc de panneaux existants ?

La programmation des feux est-elle adaptée en cas d'événements tels que ceux des 15 novembre ou 6 décembre derniers ? Quand pourra-t-on enfin bénéficier d'une programmation de messages diffusés en temps réel et reprenant toutes les informations utiles, telles que les perturbations de trafic, les temps de parcours, les itinéraires bis, places disponibles dans les parkings de délestage, etc. ?

Gisteren werd er maar een beperkt aantal lijnen van het openbaar vervoer bediend. Werd er ooit een systeem van minimale dienstverlening bij de MIVB overwogen?

Welke methoden gebruikt de MIVB, afgezien van haar website, om passagiers te informeren? Krijgen ze alternatieve vervoersmiddelen of trajecten aangeboden?

¹¹⁴⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Mijn antwoord gaat over de problemen van 16 november, en niet over die van 15 november.*

De burgemeester van Brussel was bevoegd om te beslissen of de betoging al dan niet mocht plaatsvinden. Noch Brussel Mobiliteit, noch de MIVB werd vooraf op de hoogte gesteld.

Bij een onvoorziene gebeurtenis wordt een vaste procedure gevolgd. Met behulp van camera's vindt er een visuele controle van de verkeershinder in de getroffen zone plaats en wordt er een inschatting gemaakt van mogelijke risicozones. Er wordt informatie ingewonnen door rechtstreeks contact met de oproepcentrale van de betrokken politiezone, maar ook via de kanalen van onze partners. Belangrijke informatie wordt gedeeld via sociale media, zoals Twitter, en via elektronische informatieborden, met name in de tunnels.

¹¹⁵¹ *De doorstroming van het verkeer wordt geregeld door een aanpassing van de verkeerslichten. Brussel Mobiliteit communiceert intern om alle betrokken partners op de hoogte te brengen, meer bepaald de persverantwoordelijken.*

Het is onmogelijk om de impact van dergelijke manifestaties op de minuut te berekenen, doordat andere factoren meespelen. Je kan dus geen referentiepunt vastleggen als vergelijkingsbasis.

Ik overloop de maatregelen die Mobiris op 16 november nam.

Hier, seuls la ligne de métro 1 et les trams 3, 4, 7, 8, 9, 51 et 92 circulaient, ainsi qu'une quinzaine de lignes de bus. C'est en tout cas ce qu'a relayé la STIB sur Twitter. Avez-vous envisagé de mettre en place un service minimum réel à la STIB ? Dans l'affirmative, comment comptez-vous vous y prendre ? Dans la négative, pourquoi ?

De manière générale, et en dehors du site de la STIB, quels sont les moyens de communication utilisés pour avertir les usagers suffisamment en amont ? Quels sont les autres solutions, modes de transport ou itinéraires qui leur sont proposés ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'aimerais d'abord préciser que ma réponse portera sur les problèmes survenus le 16 novembre, et non le 15 novembre.

Nous ne savons pas si la manifestation organisée le 16 novembre était autorisée ou non, car cette décision revient au bourgmestre qui agit sur la base d'un avis de police. Quoiqu'il en soit, elle n'était pas annoncée puisque ni Bruxelles Mobilité ni la STIB n'ont reçu de notification préalable. Or, pour assurer une bonne communication en amont, Bruxelles Mobilité doit en être informée. On peut donc considérer que cette action était en effet impromptue.

En cas de manifestation impromptue, la procédure est la suivante :

- constatation et suivi au moyen d'une vérification visuelle, à l'aide de caméras, des embarras directs et indirects dans la zone touchée, ainsi que d'une visualisation proactive des zones à risque ;

- collecte d'un maximum d'informations sur les perturbations en cours et à prévoir, par un contact direct avec le dispatching de la zone de police concernée et, indirectement, par les communications éventuellement publiées par les canaux publics de nos partenaires (police, STIB, etc.) ;

- rediffusion de toute communication pertinente et diffusion de nos propres observations via les réseaux sociaux - comme Twitter, qui est accessible au grand public et plus particulièrement suivi par les médias nationaux - ainsi que par le réseau des panneaux à message variable (notamment dans les tunnels) ;

- gestion dynamique des flux de circulation via la modification des scénarios des feux ;

- communication interne au sein de Bruxelles Mobilité afin d'avertir les partenaires concernées, notamment les responsables des contacts avec la presse.

Certaines des actions ont eu un impact sur la fluidité générale du trafic, dont les transports publics. Il est toutefois impossible de calculer précisément le nombre de minutes de retard directement liées à des événements tels qu'une manifestation, dans la mesure où les effets de report du trafic ne peuvent être isolés des autres

Om 6.53 uur toonden verkeerscamera's verkeershinder op het kruispunt van de Kunstlaan en de Wetstraat. Er werd op zoek gegaan naar meer informatie. Om 7.05 uur beval de oproepcentrale van de politiezone Brussel-Hoofdstad / Elsene de sluiting van de Jubelparktunnel en de Wettunnel richting centrum. Even later werd ook de Tervurentunnel gesloten. Over deze ingrepen werd intern gecommuniceerd bij Brussel Mobiliteit, maar ook naar externe partners en het grote publiek. Om 7.13 uur kwam er een oproep via Twitter van dezelfde politiezone om de buurt te vermijden. Om 7.25 uur werd de tunnel in beide richtingen gesloten wegens de aanwezigheid van manifestanten. De programmering van de verkeerslichten werd automatisch aangepast.

générateurs de retards, tels que les chantiers, qui changent de jour en jour. Il est impossible de fixer une situation de référence permettant les comparaisons.

Le mardi 16 novembre, Mobiris, le centre de suivi permanent du trafic de Bruxelles Mobilité, a entrepris les actions suivantes :

- à 6h53 : les caméras contrôlant la densité du trafic permettent de constater visuellement des perturbations à hauteur du croisement entre l'avenue des Arts et la rue de la Loi. Un processus de collecte d'informations est lancé. Il est à noter que la circulation n'était pas spécialement ralentie ou perturbée avant cette heure ;

- à 7h05 : le dispatching de la zone de police Bruxelles-Capitale / Ixelles ordonne la fermeture des tunnels Cinquantenaire et Loi en direction du centre, afin d'éviter leur engorgement. Un peu plus tard, le tunnel Tervueren en direction du centre est également fermé. Chaque modification significative de la situation, notamment les fermetures et réouvertures, est communiquée en interne au sein de Bruxelles Mobilité et en externe vers les partenaires et le grand public ;

- à 7h13 : rediffusion d'une communication de la zone de police Bruxelles-Capitale / Ixelles via Twitter incitant à éviter le secteur ;

- à 7h25 : fermeture du tunnel dans les deux sens, en raison de la présence de manifestants au niveau des entrées du tunnel Arts-Loi passant en dessous du carrefour. Modification automatique du programme de feux du carrefour en surface ;

- à 7h35 : une communication résume la totalité de la situation sur Twitter ;

- à 8h24 : le tunnel Arts-Loi est rouvert après le départ des manifestants. La modification automatique du programme de feux du carrefour en surface est à nouveau mise en œuvre ;

- à 8h40 : le carrefour est libéré, les tunnels Tervueren, du Cinquantenaire et Arts-Loi sont rouverts. Une communication de la zone de police Bruxelles-Capitale / Ixelles sur Twitter signale la fin des perturbations ;

- jusqu'à 10h00 : une surveillance accrue de la situation du trafic automobile et un suivi continu des communications sont opérés par la police et la STIB pour s'assurer qu'il n'y a pas de résurgence des perturbations. L'exploitation et la surveillance nominale du réseau reprennent.

Comment s'organise la coordination entre les administrations de Bruxelles Mobilité, les services communaux et fédéraux pour maintenir l'ordre public ?

Des appels téléphoniques ont lieu pour l'échange d'informations, les demandes d'actions et le suivi de la situation. Lors d'événements majeurs planifiés, un officier de liaison de Mobiris est également présent au centre de crise régional bruxellois, afin

¹¹⁵³ *Om 7.35 uur volgde een overzicht van de situatie via Twitter. Om 8.24 uur werd de Kunst-Wettunnel weer opengesteld en werden de verkeerslichten automatisch aangepast. Om 8.40 uur was het kruispunt vrijgemaakt en gingen alle tunnels open. Een tweet van de politiezone meldde het einde van de problemen. Tot 10 uur volgden de politie en de MIVB de verkeerssituatie nauwgezet op. Het openbaar vervoer reed weer normaal.*

U vroeg hoe de communicatie tussen Brussel Mobiliteit en de lokale en federale besturen verloopt met betrekking tot ordehandhaving. Welnu , er wordt informatie uitgewisseld per telefoon. Bij grote en geplande manifestaties is er een verbindingsofficier van Mobiris aanwezig in het gewestelijke crisiscentrum

1155 **De heer Emmanuel De Bock (DéFI)** (in het Frans).- *Ik heb nog bijkomende vragen gesteld.*

1155 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *In uw vraag was sprake van 15 november. Op die dag werden er geen feiten gemeld. Ik zou u dus willen vragen om die vragen opnieuw te stellen, met de juiste datum.*

1155 **De heer Emmanuel De Bock (DéFI)** (in het Frans).- *Er was een klein voorval op 15 november en een groter op 16 november.*

De coördinatie kan beter. Bij de staking van 22 november is Brussel Mobiliteit pas om 7.23 uur in actie geschoten, ruim drie kwartier na de aankomst van de betogers aan het Centraal Station.

1155 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De interventie vond plaats om 6.53 uur.*

1163 **De heer Emmanuel De Bock (DéFI)** (in het Frans).- *De eerste tweets van Brussel Mobiliteit dateren van 7.23 uur. Die administratie moet dus alerter zijn en ook via de nationale media informatie verspreiden.*

Ik heb mijn twijfels over de berekening van de vertragingen bij de MIVB. Ik weet namelijk dat die dienst over uiterst gedetailleerde gegevens beschikt en vraag me dan ook af waarom er geen informatie gegeven wordt over die vertragingen en de bijhorende kosten. Het is ook uw verantwoordelijkheid om daar duidelijkheid over te scheppen.

Volgens alle apps deden zich vertragingen van 20 à 30 minuten voor bij de genoemde betogingen. Mijn vraag ging over het minimaliseren van de impact van zulke manifestaties, ook al respecteer ik het stakingsrecht. We zouden echter op een andere manier moeten kijken de gevolgen van zulke stakingen voor het milieu en de economie.

1165 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *U hebt eerst de vragen van de heer De Bock over de manifestatie van 15 en 16 november beantwoord. Maar ik ben vooral geïnteresseerd in de globale aanpak en procedures bij een al dan niet aangekondigde betoging. Daar heb ik maar gedeeltelijk antwoord op gekregen.*

de renforcer la collaboration et l'efficacité dans la gestion de l'événement.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Je vous ai posé des questions complémentaires.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Votre question mentionnait la date du 15 novembre. Or aucun constat n'a été dressé pour ce jour-là. Je vous invite à m'interroger à nouveau en indiquant la bonne date.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- En réalité, il y a eu deux actions : une petite le 15 novembre et une plus importante le 16.

S'agissant de la coordination, il y a moyen de mieux faire. Lors de la répétition de la grève le 22 novembre, cette fois de manière déclarée, Bruxelles Mobilité n'a réagi qu'à 7h23, soit plus de trois quarts d'heure après l'arrivée des manifestants à la gare Centrale.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'intervention a eu lieu à 6h53.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Le 22 novembre, une nouvelle action a eu lieu, annoncé cette fois, et les premiers tweets de Bruxelles Mobilité datent de 7h23. Il importe donc de demander à cet organisme d'être encore plus vigilant et de diffuser ces informations sur les médias nationaux.

Quant au calcul des retards de la STIB, je suis dubitatif. Je connais la qualité des calculs des temps de parcours lorsqu'il y a une enquête publique ; la STIB dispose de données extrêmement fournies. La volonté de ne pas informer des retards subis me pose question. Vous savez que, lorsqu'une voiture bloque un tram, elle engage sa responsabilité. Le fait de ne pas vouloir donner au parlement des informations concernant le coût des retards subis sur le réseau de la STIB engage la vôtre.

Vous indiquez que l'on ne peut calculer cet impact car il est corrélé à d'autres aspects comme les chantiers, alors qu'en réalité, toutes les applications mobiles nous montraient entre 20 et 30 minutes de temps perdu additionné.

Cette question mérite vraiment d'alimenter une réflexion sur la façon de minimiser l'impact de telles actions sur la collectivité, tout en respectant le droit de grève. L'idée est de porter un nouveau regard, à la fois environnemental et économique, sur l'impact de ces grèves pour l'ensemble des personnes qui sont arrivées en retard qui à l'école qui au travail.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Vous vous êtes attelée à répondre à la question de M. De Bock concernant la manifestation des 15 et 16 novembre. J'étais intéressée par la gestion générale de la mobilité lors des manifestations, qu'elles soient prévues ou imprévisibles. Je souhaitais recevoir des clarifications sur la procédure suivie par Bruxelles Mobilité et par la STIB. Mais je n'ai eu que des réponses parcellaires.

Ik steun de vraag van mijn collega over kortere reistijden voor het openbaar vervoer en het autoverkeer. De gegevens van de gps-operatoren zouden moeten worden geoptimaliseerd.

U hebt niet geantwoord op mijn vraag naar een minimale dienstverlening. Gisteren was het openbaar vervoer zwaar verstoord, terwijl veel leerlingen examens hebben en andere mensen naar het vaccinatiecentrum moesten gaan.

¹¹⁶⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Inzake de minimale dienstverlening heb ik al geantwoord in mei 2021, naar aanleiding van een vraag van de heer Weytsman.*

Waar mogelijk wordt de automatische regeling van de verkeerslichten aangepast. Ik denk dat mijn antwoord over de procedure voldoet. We doen er alles aan om de communicatie te verbeteren, maar communicatie volstaat niet om de gevolgen van verkeershinder teniet te doen.

Met elektronische informatieborden probeert Brussel Mobiliteit de informatie zo ruim mogelijk te verspreiden, ook in de andere gewesten. In geval van een manifestatie is een aankondiging van de rijtijden niet altijd accuraat omdat de situatie voortdurend wijzigt.

Brussel Mobiliteit streeft naar verbetering, maar dergelijke betogingen zullen altijd een impact hebben.

¹¹⁶⁹ **De heer Emmanuel De Bock (DéFI)** (in het Frans).- *Ik wil nog even terugkomen op de gegevens van de MIVB. Weet u dat de MIVB voor haar jaarverslag de commerciële snelheid moet berekenen? Ze moet die gegevens dus dagelijks verzamelen.*

Ik zou graag willen beschikken over de cijfers van 15, 16 en 17 november. Zo kunnen we ze vergelijken met die van een week eerder en het effect van de betogingen inschatten. Ik leg me niet neer bij de zelfcensuur van de MIVB.

We moeten een objectief beeld van de feiten krijgen en de MIVB verplichten haar cijfers aan het Brussels Parlement te geven. Ik hoop dat u ons kan garanderen dat u ze zult vragen.

¹¹⁷¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De term 'zelfcensuur' is overdreven.*

Au niveau des temps de parcours, j'appuie la demande de mon collègue : que ce soit les temps de parcours de la STIB ou ceux de la circulation automobile, des améliorations doivent être apportées. Les données des opérateurs GPS - dont Bruxelles Mobilité est censée disposer - pourraient peut-être être optimisées.

En revanche, vous n'avez pas répondu à ma question sur le service minimum. Comme vous le savez, le réseau de la STIB a été fortement perturbé hier, en pleine pandémie. Et ce alors que certaines lignes desservent des écoles dont les élèves sont en plein dans les examens, que d'autres mènent aux centres de vaccination, qui doivent tout mettre en œuvre pour rattraper les retards à Bruxelles et administrer la troisième dose. Il y a du travail en la matière.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'ai déjà répondu à propos du service minimum, notamment lors de la question de M. Weytsman en mai 2021. Tous les éléments de réponse y figurent.

Quant aux feux de circulation, j'ai expliqué que, là où c'est possible, des adaptations des feux automatiques sont opérées. Sur la procédure, je pense que j'ai assez détaillé ce qui s'est passé ce jour-là et que cela explique ce qu'on fait dans ce cas de figure. Nous continuons à faire en sorte de communiquer le mieux possible, mais, s'il y a des perturbations, l'impact est difficile à résoudre par la communication.

Bruxelles Mobilité tâche, avec les panneaux à message variable, de diffuser les informations sur les déviations à un large niveau, y compris avec les autres Régions. Nous travaillons également à l'affichage des temps de parcours en situation normale, mais, lors d'une manifestation, ces derniers sont moins représentatifs, car c'est une situation en constante évolution.

Certaines choses peuvent être améliorées, et Bruxelles Mobilité y travaille, mais de telles manifestations ont un impact inévitable.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- J'aimerais revenir sur les données de la STIB. Savez-vous que, dans ses rapports annuels, la STIB est censée calculer sa vitesse commerciale ? Elle doit donc compiler ses données quotidiennement.

J'aimerais que l'on nous transmette les données du 15, du 16 et du 17 novembre pour que nous puissions les comparer à la semaine précédente et évaluer les effets des manifestations, car ils existent. Je ne suis pas d'accord avec l'autocensure de la STIB.

Je souhaiterais donc que ce phénomène soit objectivé et que nous forçons la STIB à transmettre ses données au parlement. J'espère que vous pouvez nous garantir que vous les demanderez.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Vous parlez d'une censure de la part de la STIB et je trouve vos propos assez durs. Pour objectiver un phénomène, il faut travailler à partir de chiffres objectivables. Or, les données que détient la STIB sont difficilement objectivables. En effet, il serait difficile d'isoler clairement le nombre de minutes de retard directement causées

De cijfers van de MIVB zijn moeilijk objectiveerbaar, doordat een vertraging moeilijk rechtstreeks in minuten te linken is aan een betoging.

Er is dus geen goede basis voor een relevante vergelijking. Vakbondsacties veroorzaken onmiskenbaar vertragingen, maar die zijn moeilijk kwantificeerbaar.

¹¹⁷³ **De heer Emmanuel De Bock (DéFI)** (in het Frans).- *Ik ben zo scherp omdat ik al herhaaldelijk naar cijfers heb gevraagd, meer bepaald over het Ter Kamerenbos.*

Ik ben toevallig te weten gekomen dat de MIVB over cijfers beschikt voor haar hele netwerk, en voor het tijdslot van 8 tot 10 uur. Zo kan voor elke lijn een eventuele vertraging gemeten worden, ook voor een specifieke dag.

De MIVB moet zich transparanter opstellen tegenover het Brussels Parlement. Ik kan me niet neerleggen bij de verklaring dat deze gegevens niet objectiveerbaar zijn.

- Het incident is gesloten.

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

¹¹⁷⁹ **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JOËLLE MAISON**

¹¹⁷⁹ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

¹¹⁷⁹ **betreffende "de Wegcode, de werven, de blauwe zones en de scanauto's".**

¹¹⁸¹ **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *In blauwe zones moeten chauffeurs tussen 9 en 18 uur op werkdagen een parkeerschijf leggen en mogen ze niet meer dan twee uur onafgebroken parkeren. Het is echter niet verboden om na een verplaatsing op dezelfde plek te parkeren.*

Veel kleine ondernemers die renovatiewerken uitvoeren, beschikken ter plaatse niet over een gereserveerde parkeerplaats en mogen dus niet langer dan twee uur blijven staan. Ze onderbreken echter vaak hun werk om materiaal op te halen

par ces manifestations. En revanche, quand un tram est bloqué, la situation est différente, car il est possible de calculer avec précision la durée pendant laquelle ce véhicule a été bloqué.

Dans le cas présent, il serait difficile de séparer distinctement les minutes de retard engendrées par les manifestations de celles provoquées par d'autres situations gênant la circulation telles que les chantiers.

Ces chiffres ne sont donc pas objectivables et nous ne disposons pas d'une base permettant d'établir une comparaison pertinente. Les actions syndicales provoquent indéniablement des retards, mais il me serait difficile d'en obtenir les chiffres spécifiques.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Je suis dur parce que cela fait plusieurs fois que je demande à la STIB, par votre intermédiaire, des chiffres pour le bois de la Cambre, que je n'obtiens pas.

Par ailleurs, j'ai pu consulter un rapport de la STIB concernant une demande de permis, et j'ai ainsi pu constater que la STIB compile pendant des mois des données sur des quartiers entiers. Elle possède donc les chiffres relatifs au créneau entre 8h et 10h pour l'ensemble de ses lignes, qui lui permettent de mesurer le retard sur chaque ligne.

Même s'il n'est pas facile de tirer tous les enseignements d'une telle situation, il est tout à fait possible de calculer le retard ce jour-là, entre 8h et 10h, sur l'ensemble des lignes. La STIB se doit d'être transparente vis-à-vis du parlement et de transmettre ces données. Je ne suis pas satisfait de la réponse qui consiste à dire que ces données ne sont pas du tout objectivables.

- L'incident est clos.

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

QUESTION ORALE DE MME JOËLLE MAISON

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 Code de la route, les chantiers, les zones bleues et les scan-cars".

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Depuis sa mise en place en avril 2019 à l'initiative de parking.brussels, la scan-car a fait l'objet de nombreuses critiques d'ordre philosophique, mais aussi technique. Si certains problèmes techniques ont dans l'intervalle trouvé une solution, d'autres demeurent.

Ainsi, dans les zones bleues, où le stationnement est limité, l'article 27.1.2 du Code de la route prévoit que "le conducteur doit positionner la flèche du disque de stationnement sur le trait qui suit celui du moment de son arrivée. Sauf si des

of elders een kleine klus te klaren. Ze mogen dan volgens het verkeersreglement opnieuw op dezelfde plaats parkeren, maar de klantendienst van parking.brussels denkt daar blijkbaar anders over.

modalités particulières sont indiquées sur la signalisation, l'usage du disque est obligatoire de 9h à 18h les jours ouvrables et pour une durée maximale de deux heures. Le véhicule doit avoir quitté l'emplacement de stationnement au plus tard à l'expiration de la durée de stationnement autorisé." Aucune disposition du Code de la route n'interdit toutefois au conducteur de stationner son véhicule au même emplacement après avoir effectué un déplacement.

La question se pose avec acuité pour un certain nombre de professionnels, notamment les entrepreneurs en bâtiment et singulièrement ceux qui réalisent de petits chantiers de rénovation de maisons et d'appartements n'impliquant pas de réservation d'emplacement. Dans ces cas, qui représentent la grande majorité des chantiers, si l'immeuble où les travaux se pratiquent ne dispose pas d'emplacement de parking, les entrepreneurs sont contraints de stationner leur véhicule utilitaire dans la rue.

L'obligation de déplacer le véhicule après deux heures est aisément conciliable avec les allers-retours répétés pour commander des matériaux chez des fournisseurs, collecter des équipements au dépôt ou effectuer des dépannages sur d'autres chantiers. De même, lorsque les travaux se déroulent dans une rue résidentielle où il y a peu de mouvements en journée, il n'est pas rare que ces véhicules reprennent le même emplacement après avoir effectué leur course.

S'il est tout à fait légal de quitter puis de reprendre ensuite le même emplacement tout en bénéficiant à nouveau des deux heures de parking gratuit en zone bleue, le service clientèle de parking.brussels ne semble pas avoir la même lecture du Code de la route.

Je dispose notamment d'un courriel rédigé en ces termes : "Nous constatons que votre véhicule a été scanné une première fois et une seconde fois au même emplacement, nous vous invitons donc à changer d'emplacement même si vous revenez sur place." Des contestations sont alors émises, mais ne suscitent que peu de réponses ou alors des réponses évasives et approximatives, invitant le conducteur à payer la redevance. Les amendes sont alors, de manière aléatoire, soit remboursées, soit maintenues.

Il est pourtant essentiel de garantir une sécurité juridique à l'ensemble des usagers, et ce, indépendamment de la qualité du verbalisateur, qu'il s'agisse d'un agent ou d'un scan-car.

Mme la ministre, avez-vous donné des consignes claires à parking.brussels, précisant que le Code de la route permet aux conducteurs stationnés en zone bleue de reprendre le même emplacement de parking après avoir déplacé leur véhicule tout en bénéficiant d'une nouvelle période de gratuité de deux heures ? Dans l'affirmative, peut-on s'assurer que parking.brussels a bien mis en œuvre cette consigne sur le terrain, en intégrant cette possibilité dans ses outils de verbalisation, mais aussi dans ses réponses aux usagers ?

¹¹⁸³ *Ik heb een e-mail waarin iemand verzocht wordt om de tweede keer op een andere plek te gaan staan. Na protest worden bekeuringen volkomen willekeurig al dan niet terugbetaald. Weggebruikers moeten nochtans juridische zekerheid hebben.*

Hebt u parking.brussels duidelijk gemaakt dat het verkeersreglement toestaat dat chauffeurs meermaals per dag twee uur op dezelfde plek parkeren? Zal parking.brussels daarmee rekening houden?

Bent u voorstander van een forfaitaire retributie in alle gemeenten nu de bouwsector kampt met personeelstekorten en we gebouwen moeten isoleren om onze klimaatdoelstellingen waar te maken?

1185 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Blauwe zones zijn er gekomen om chauffeurs voor beperkte tijd gratis te laten parkeren in zones waarin het beter is dat parkeerplaatsen niet te lang worden ingenomen. Voor bewoners geldt een uitzondering. Ik beseft dat er mensen zijn die hun auto na twee uur verplaatsen om langer in de zone te kunnen parkeren, maar dat is eigenlijk niet de bedoeling van een blauwe zone.*

Wanneer een scanauto in een blauwe zone een retributie oplegt, bekijkt de klantendienst van parking.brussels de foto's van de auto en blijft de boete alleen behouden als duidelijk blijkt dat de auto niet is verplaatst. Als de foto's geen uitsluitel bieden, heeft de klantendienst de opdracht om de retributie te laten vallen.

Ik begrijp uw argument in verband met bepaalde beroepsgroepen, maar voor hen zijn er parkeerkaarten die in alle blauwe zones gelden. De prijs van die kaarten varieert naargelang van de categorie.

1189 **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *Ik ben het helemaal eens met de filosofie achter de blauwe zones, maar wat u zei over mensen die hun auto gewoon een eindje verplaatsen, heeft niets met mijn vraag te maken. Ik had het over mensen die*

S'agissant en particulier des chantiers, seriez-vous favorable à généraliser le principe d'une redevance forfaitaire applicable dans l'ensemble des communes, particulièrement en cette période où le secteur de la construction souffre d'une grave pénurie de main-d'œuvre et où la rénovation et l'isolation des bâtiments deviennent des enjeux aussi urgents qu'essentiels pour tenter de d'atteindre nos objectifs climatiques ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Avec la création de la zone bleue, l'objectif du législateur était de permettre de stationner son véhicule gratuitement, mais pour une période limitée. La zone bleue est tout à fait indiquée dans des zones où il est important que les véhicules circulent, sans occuper trop longtemps des places de stationnement. À Bruxelles, il est clair que la zone verte est plus indiquée dans certains quartiers, mais la zone bleue a bien pour principe d'encourager le déplacement des voitures pour éviter les stationnements de longue durée. Bien entendu, les riverains font exception à la règle, car ils sont, à ce titre, dotés d'une carte.

Nous sommes conscients du fait que des automobilistes déplacent leur véhicule au bout des deux heures gratuites afin de pouvoir stationner plus longuement dans la zone. Déplacer son véhicule pour le stationner dans les environs immédiats ne correspond pas à un usage légitime de la zone bleue. Il s'agit d'un débat que nous aurons dans le futur.

Lorsqu'un véhicule scanneur émet une redevance en zone bleue, le service clientèle de parking.brussels analyse les photos du véhicule et ne maintient la redevance que dans le cas où il peut être établi que le véhicule n'a effectivement pas été déplacé. Nous avons eu la même discussion au sujet des cartes de porteurs de handicap : elles doivent être visibles pour éviter des redevances non dues. En cas de doute - si les photos ne sont, par exemple, pas suffisamment claires -, la consigne donnée au service clientèle de parking.brussels est d'annuler la redevance. Ce n'est que lorsqu'aucun doute raisonnable ne peut subsister que la redevance est maintenue.

Je comprends votre argument concernant entre autres les professionnels du bâtiment ou le personnel de soins à domicile qui sont confrontés à ce problème de stationnement parce qu'ils travaillent toute la journée. Dans une société chaleureuse, il me semble en effet important que le personnel soignant puisse stationner plus de deux heures pour prodiguer des soins à domicile. Pour les corps de métier concernés, il convient de rappeler l'existence de différentes cartes de dérogation, qui peuvent être utilisées dans toutes les zones bleues régionales.

Le prix des cartes de dérogation varie selon les catégories. Les professionnels peuvent en acquérir pour 90 euros par mois, mais il existe des cartes moins chères pour d'autres catégories de personnes.

Mme Joëlle Maison (DéFI).- S'agissant de la philosophie des zones bleues, je suis totalement d'accord avec vous. L'objectif est en effet d'opérer une certaine rotation parmi les véhicules

aan het werk zijn of mensen in de thuiszorg, die misschien bij meerdere mensen in dezelfde straat langsgaan.

Het is me om de betrouwbaarheid van de scanauto te doen. Ik heb daar meerdere vragen over gekregen. Op negen bekeuringen die een ondernemer kreeg, kwamen er zes van een scanauto en blijkbaar verliep de controle aan de hand van de foto's niet zoals het hoort.

Eerst moest hij volgens parking.brussels op een andere plek parkeren, maar intussen is het agentschap daarop teruggekomen. Hij werd ook geïnformeerd over de mogelijkheid om een forfait van 90 euro per maand te betalen.

¹¹⁹¹ *De betrouwbaarheid van de scanauto's moet echt beter ofwel moeten er meer controles worden uitgevoerd.*

¹¹⁹³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Er is wel degelijk een kwaliteitscontrole. De scanauto doet wat we ervan verwachten. Juridisch gezien kan parking.brussel alleen maar vaststellen dat een gebruiker de zone na twee uur moet verlaten. Ik begrijp het probleem en stellen ons verzoenend op, maar parking.brussels moet het verkeersreglement naleven. Scanauto's verhogen de efficiëntie, maar menselijke controle blijft nodig.*

¹¹⁹⁵ **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *Het probleem is dat parking.brussels zegt dat chauffeurs niet tweemaal op dezelfde plek mogen staan, terwijl dat niet zo in het verkeersreglement staat.*

- Het incident is gesloten.

stationnés, pour éviter que des voitures ventouses restent indéfiniment dans la même zone.

Cependant, votre intervention concernant les personnes qui bougent leur véhicule pour immédiatement le stationner à nouveau à la même place n'est pas du tout liée à l'objet de ma demande. J'évoquais plutôt les personnes qui travaillent dans la construction ou qui dispensent des soins à domicile, peut-être à plusieurs patients dans la même rue. Ils déplacent donc légitimement leur voiture, font une course, puis occupent à nouveau la même place.

Il ne s'agit pas d'un problème de philosophie, mais de fiabilité de l'instrument qui opère le contrôle, en l'espèce la scan-car. J'ai reçu plusieurs demandes relatives à ce processus. Sur neuf verbalisations reçues par un entrepreneur, six procès-verbaux ont été établis par une scan-car et, depuis l'envoi de ma question jusqu'à la réception de votre réponse aujourd'hui, la situation n'a été réglée que pour les trois procès-verbaux dressés par des agents. La personne verbalisée a accepté de les payer, car des problèmes avérés existaient, mais ceux établis par la scan-car n'étaient pas pertinents. En effet, les outils de contrôle, comme les photos, n'étaient manifestement pas corrects.

Au début, parking.brussels déclarait qu'il fallait absolument occuper un autre emplacement. À présent, la réaction de l'agence est différente, peut-être en raison d'un changement structurel réalisé dans la gestion de ce type de cas.

Concernant la deuxième partie de ma question, la personne a également reçu la confirmation qu'elle pouvait bénéficier d'un forfait de 90 euros, à l'instar des autres personnes appelées à déplacer leur voiture pour des motifs professionnels.

Au sein de cette commission, nous parlons souvent de la fiabilité de la scan-car, qui doit absolument être affinée ou contrôlée par un humain.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il y a en effet un contrôle humain, dont la qualité doit être garantie par des formations supplémentaires. La scan-car ne fait que son travail et les zones bleues sont ce qu'elles sont. D'un point de vue purement juridique, parking.brussels ne peut que constater qu'un usager doit quitter la zone après un stationnement de deux heures, sans se contenter de déplacer le véhicule. Je comprends la difficulté et nous essayons d'être aussi conciliants que possible à cet égard. Il existe des cartes de dérogation - les tarifs sont un autre débat - mais parking.brussels ne peut que respecter le Code de la route. Le contrôle par les scan-cars offre d'importants gains d'efficacité, mais le contrôle humain doit assurer la meilleure qualité possible.

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Mon propos ne porte pas sur le fait que parking.brussels rappelle aux usagers qu'ils doivent déplacer leur véhicule au bout de deux heures. Ce qui pose problème, c'est que parking.brussels a écrit à plusieurs usagers qu'ils ne pouvaient pas réoccuper le même emplacement après

1199 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

1199 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1199 **betreffende "de verbetering van de toegankelijkheid van de Heizelvlakte door een ondersteuning van de actieve vervoerswijzen en het openbaar vervoer".**

1201 **De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).**- *Het Neoproject mag niet alleen gericht zijn op toegankelijkheid met de wagen.*

De Heizelvlakte is weliswaar goed bereikbaar met het openbaar vervoer vanuit Brussel, maar hoe staat het met de verbinding met omliggende wijken voor voetgangers en fietsers en voor klanten die uit de Vlaamse randgemeenten met het openbaar vervoer naar de Heizel willen komen?

Heeft de regering die twee aandachtspunten onderzocht? Welke mogelijke verbeteringen kwamen daarbij naar voren?

Welke maatregelen neemt u in samenwerking met de stad Brussel om actieve vervoerswijzen naar de Heizelvlakte te bevorderen?

De slechte verbinding per openbaar vervoer met de Rand is het grote zwakke punt van Neo. Welke maatregelen neemt u om die verbinding te verbeteren?

1203 *Overlegt u met Vlaams minister van Mobiliteit Peeters om het aanbod van De Lijn van en naar de Heizel uit te breiden?*

avoir déplacé leur véhicule, ce qui ne figure pas dans le Code de la route.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

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

concernant "l'amélioration de l'accessibilité du plateau du Heysel par un soutien aux modes actifs et aux transports en commun".

M. David Weytsman (MR).- Dans le cadre des projets Neo, dont je débats régulièrement avec le ministre-président, le bourgmestre de la Ville de Bruxelles et la secrétaire d'État à la transition économique, je souhaiterais aborder les questions de mobilité et d'accessibilité au projet Neo 1 et au futur projet Neo 3. L'enjeu est de tout faire pour que ce projet économique ne soit pas uniquement centré sur l'accès en voiture.

D'après une étude réalisée en 2017, 42 % des clients du centre commercial Docks Bruxsel s'y rendaient en voiture. Comparaison n'est pas raison, bien entendu ! Le plateau du Heysel est mieux desservi en transports en commun pour les clients de Bruxelles. Néanmoins, deux points d'attention demeurent : premièrement, le développement de la mobilité douce pour les piétons et les cyclistes des quartiers proches vers le plateau du Heysel, et deuxièmement, le développement de l'offre en transports en commun pour les clients, actuels et potentiels, de la zone métropolitaine, notamment des communes flamandes avoisinantes.

Mme la ministre, ces points ont-ils été étudiés par le gouvernement bruxellois ? Quelles sont les conclusions de ces études et les pistes d'amélioration possibles ?

Quelles mesures prenez-vous pour améliorer la promotion des modes actifs vers le plateau du Heysel et pour rénover les trottoirs et pistes cyclables aux alentours, en collaboration avec la Ville de Bruxelles ?

Qu'en est-il des mesures spécifiques pour attirer les clients actuels et potentiels provenant de la périphérie flamande par l'amélioration des connexions aux transports en commun ? Cet aspect est le point faible du projet. Je pense notamment aux communes de Wemmel, Meise, Grimbergen ou Strombeek-Bever. Aujourd'hui, il faut parfois plus d'une heure en transports en commun pour accéder au Heysel. Et demain ?

Quels contacts avez-vous eus avec votre homologue flamande ? Existe-t-il des accords éventuels pour renforcer l'offre de bus

Wordt de mogelijkheid bestudeerd om fietspaden aan te leggen die de Heizel verbinden met een aantal Vlaamse gemeenten?

Ten slotte rijden er al trambussen van De Lijn in dat deel van Brussel. Zullen die massaal worden ingezet om de Heizel en andere plekken in Brussel beter te verbinden met de omliggende Vlaamse gemeenten?

¹²⁰⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *We willen uiteraard dat de Heizelvlakte goed bereikbaar is met alle vervoersmiddelen.*

Momenteel is ze bereikbaar met de fiets vanaf het kanaal via de Van Praetlaan en de Madridlaan en vanuit Meise via de Bouchoutlaan.

Er lopen meerdere projecten om de verbinding per fiets te verbeteren, bijvoorbeeld met Strombeek-Bever en Neder-Over-Hembeek via de Mutsaardlaan en de fiets- en voetgangerstunnel bij De Wand. Voorts heeft de stad Brussel de Dikkelindelaan afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en is Beliris bezig met een studie over de heraanleg van de Emile Bockstaellaan, waar er normaal gezien ook fietspaden komen.

In Vlaanderen onderzoekt De Werkvennootschap de haalbaarheid van een fietspad langs de Brusselse Ring. Vlaanderen wil ook de infrastructuur van de Romeinsesteenweg verbeteren.

Ik wacht op bijkomende aanbevelingen die voortvloeien uit de gezamenlijke studie van Vlaanderen en Brussel over de ontsluiting van de Heizelvlakte.

Wat het openbaar vervoer betreft, is De Lijn van plan haar netwerk tegen 2023 in drie categorieën te reorganiseren: het kernnet, het aanvullende net en het vervoer op maat. Ze wil ook snelle verbindingen inleggen naar het centrum van Brussel.

de De Lijn ou d'autres transports en commun au départ et à destination du Heysel ?

Des pistes cyclables reliant le plateau du Heysel à diverses communes flamandes sont-elles à l'étude ?

Notons le développement du tram-bus de De Lijn, dont nous avons notamment parlé dans le cadre du dossier relatif à Neder-Over-Heembeek. Les trams-bus existent déjà dans cette partie de Bruxelles. Vous le savez, mon groupe se montre favorable à cette innovation pour certaines lignes. À votre connaissance, ces véhicules seront-ils déployés en masse par De Lijn dans ce quartier ou à d'autres endroits de Bruxelles pour mieux connecter notre Région aux communes flamandes voisines ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'objectif est bien sûr d'offrir au plateau du Heysel une véritable intermodalité, où tous les modes peuvent être rencontrés.

En ce qui concerne les modes actifs, une connexion vélo de qualité existe sur l'axe avenue Van Praet-avenue de Madrid à partir du canal, et une autre depuis Meise via l'avenue de Bouchout.

Plusieurs projets sont en cours pour améliorer encore les connexions. Tout d'abord, Bruxelles Mobilité devrait poursuivre les travaux sur l'avenue Mutsaard pour y réaliser des pistes cyclables en connexion avec celles du Strombeeklinde en Flandre. Cet aménagement connecte Strombeek et Neder-Over-Hembeek avec le plateau du Heysel via le tunnel cyclo-piéton à De Wand.

Bruxelles Mobilité élabore aussi un projet de réaménagement de l'entrée de l'A12 à Van Praet. La Ville de Bruxelles a réalisé différentes interventions, comme la fermeture de l'avenue du Gros Tilleul au trafic motorisée.

Beliris vient de lancer l'étude pour le réaménagement du boulevard Émile Bockstael (avec la Ville) pour y inclure des pistes cyclables (normalement, les travaux sont prévus en 2023).

En Flandre, De Werkvennootschap mène une étude de faisabilité pour une piste cyclable qui longerait le ring de Bruxelles.

Concernant la chaussée Romaine, la Flandre prévoit d'y améliorer les infrastructures.

Des recommandations supplémentaires sont attendues sur la base de l'étude en cours, étude interrégionale et réalisée conjointement par la Flandre et Bruxelles, qui porte sur le désenclavement du plateau du Heysel.

En ce qui concerne le développement du transport public vers le Heysel, De Lijn va restructurer son réseau de transports publics en trois catégories : kernnet (lignes de transport en commun importantes), aanvullend net (lignes de rabattement vers les nœuds modaux) et vervoer op maat (des lignes locales).

¹²⁰⁷ *Die reorganisatie zal sowieso de lijnen tussen belangrijke knooppunten en grote steden uitbreiden.*

Sinds mei 2020 rijdt er een trambus tussen de luchthaven en het Universitair Ziekenhuis Brussel. Op termijn komt er ook een verbinding met de Heizel. Tegen 2026 zou er ook een sneltram moeten rijden tussen Willebroek en de Heizel.

Ook de MIVB maakt werk van een betere verbinding met de Heizel. Sinds 8 november heeft ze bijvoorbeeld de frequentie van metrolijn 6 verhoogd. Tramlijn 9 werd verlengd en rijdt over enkele dagen tot het Koning Boudewijnstadion. Op termijn zal die lijn verder verlengd worden tot de Heizel. Ten slotte voorziet Good Move ook in de verlenging van tramlijn 3-7 tot de Heizel of parking C.

Ook binnen de Heizelvlakte zullen mensen zich verplaatsen en we willen natuurlijk het liefst dat te voet of met de fiets gebeurt. Dat moet centraal staan in de herinrichtingsplannen.

¹²⁰⁹ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Het beleid moet coherent zijn. In het Ter Kamerenbos wilde u de auto volledig weren, maar tegelijkertijd trekt u heel wat wagens aan in het noorden van Brussel.*

Er is geen goede openbaarvervoerverbinding tussen de Heizelvlakte en de Vlaamse omliggende gemeenten en er is nauwelijks infrastructuur voor zachte mobiliteit rondom de Heizel.

Ce nouveau réseau devait théoriquement voir le jour début 2022, mais il est postposé à 2023. En ce qui concerne les lignes de transport public vers Bruxelles, celles-ci seront revues et renforcées par la création de lignes rapides vers le centre de Bruxelles.

Pour ce faire, nous nous baserons sur les premiers plans que nous avons vus et nous appuierons sur l'idée que la restructuration augmente les liens vers les nœuds et les endroits importants, tels que les grandes villes.

En ce qui concerne le réseau Brabant, depuis le mois de mai 2020, De Lijn a mis en service la ligne 420, qui est une ligne de tram-bus entre l'aéroport et l'hôpital universitaire néerlandophone de Bruxelles (Universitair Ziekenhuis Brussel, UZ Brussel). À terme, il est prévu d'avoir également une desserte au niveau du plateau du Heysel. Un autre projet prévoit de créer, en 2026, une ligne de tram rapide entre Willebroek et le plateau du Heysel.

La STIB prévoit également de nombreux projets d'amélioration des connexions au site du Heysel. Depuis le 8 novembre, elle a, par exemple, renforcé les fréquences sur la ligne 6 du métro. Ce renfort bénéficie non seulement aux Bruxellois, mais aussi aux habitants de la périphérie qui prennent un train de la SNCB ou un bus De Lijn et ensuite le métro pour se rendre dans la capitale.

Dans quelques jours, le prolongement du tram 9 jusqu'à la station Roi Baudouin permettra d'offrir une liaison en site propre depuis Jette et Ganshoren. Jusqu'à présent, cette ligne allait de l'arrêt Simonis à la commune de Jette. La prochaine étape sera de prolonger cette ligne jusqu'au Heysel. Nous n'en sommes plus très loin.

Le plan Good Move prévoit également le prolongement de la ligne de tram 3-7 vers le Heysel et/ou le parking C.

Le suivi du dossier relatif au réaménagement du Heysel est également important. Il s'agit d'un territoire assez vaste : il faut non seulement réfléchir au trajet pour s'y rendre, mais également au déplacement sur place. À ce propos, les modes actifs devraient être au cœur du projet afin d'éviter au maximum les engorgements dans cette partie de Bruxelles déjà fort encombrée par le trafic.

M. David Weytsman (MR).- Je vous rejoins sur les ambitions et, parfois, la schizophrénie des choix politiques.

Le bourgmestre et vous-même avez tenté de bloquer le bois de la Cambre de façon déraisonnable, en créant un appel énorme de voitures dans le nord de Bruxelles.

L'offre de transports en commun est importante vers le Heysel en Région bruxelloise, mais pas depuis les communes flamandes. De plus, la mobilité douce est peu développée sur les 6 ou 7 km de rayon qui pourraient constituer la première zone de clients et prospects des commerces du nouveau plateau du Heysel.

Het mobiliteitsbeleid is vooral gericht op het centrum en het zuiden van het gewest, maar het noorden heeft ook recht op degelijke mobiliteitsvoorzieningen.

- Het incident is gesloten.

¹²¹³ **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN**

¹²¹³ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

¹²¹³ **betreffende "de door Good Move vooropgestelde ambities voor de ontwikkeling van het tramnet".**

¹²¹⁵ **De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).**- *Om de Brusselaars een betrouwbaar en snel alternatief voor de auto aan te bieden, voorziet het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move onder meer in de uitbreiding van het tramnet. Zo komt er een nieuwe tramlijn ten noorden van Van Praet in aansluiting met Neder-Over-Heembeek en een nieuwe tramlijn naar Thurn & Taxis.*

Bovendien zullen op termijn ook de ringroutes en dwarsverbindingen die niet direct door het centrum lopen, worden versterkt, aangezien het grootste potentieel voor stedelijke ontwikkeling en bevolkingsgroei zich in de tweede kroon bevindt en het netwerk daar om historische redenen minder dicht is en veeleer is opgebouwd rond radiale assen naar het hypercentrum.

Good Move stelt onder meer een nieuwe lijn voor van Meiser naar de Universiteit catholique de Louvain, de wijziging van het tracé van lijn 48 tussen Louiza en Buyl, een sterke ringroute naar het westen tussen Anderlecht en Vorst, met een verlenging tot Albert om de Middenringlijn volledig rond te maken, en een grote diagonaal tussen het noordwesten en zuidoosten van het gewest die de nieuwe lijn naar Thurn & Taxis verlengt.

¹²¹⁷ *Good Move preciseert dat nauwkeurigere studies nodig blijven om de precieze tracés te bepalen, het dienstenaanbod te*

Je reviendrais avec des propositions concrètes pour renforcer ces modes actifs de déplacement et faire en sorte que le nord de Bruxelles puisse également jouir d'aménagements de qualité et profiter paisiblement de la mobilité douce. De nombreuses politiques sont axées sur le centre et le sud, mais très peu sur le nord de la Région.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

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

concernant "les ambitions posées par le plan 'Good Move' au sujet du développement du réseau de tram".

M. David Weytsman (MR).- Le développement de l'offre de transports en commun reste un objectif prioritaire. Si nous voulons encourager le report modal des Bruxellois de la voiture individuelle vers des modes actifs de déplacement, il est crucial de proposer des solutions alternatives crédibles, rapides et sûres à nos concitoyens, avant de les pénaliser.

L'un des aspects du plan Good Move concerne le nécessaire développement des lignes de tram sur le territoire régional. Pour mémoire, une série de projets qui vous semblent importants ont déjà été identifiés et planifiés : la nouvelle ligne de tram au nord de Van Praet, en lien avec Neder-Over-Heembeek et l'Hôpital militaire, ainsi que la création d'une nouvelle ligne Tour & Taxis passant par le pont Suzan Daniel.

Mais le plan Good Move va bien plus loin : "À plus long terme, les axes de rocade et les liaisons transversales qui ne passent pas directement par le centre-ville" - c'est d'ailleurs un des problèmes du tram vers Neder-Over-Heembeek - "sont ceux sur lesquels les besoins de renforcement sont les plus importants. Les principaux potentiels de développement urbain et de croissance démographique sont en effet essentiellement situés en deuxième couronne. D'autre part, le réseau est, pour des raisons historiques, moins dense dans cette deuxième couronne et plutôt construit autour d'axes radiaux en lien avec l'hypercentre."

Plusieurs autres projets d'envergure figurent dans le plan régional de mobilité. Il y est notamment proposé d'étudier la création d'une nouvelle ligne à partir de Meiser vers l'Université catholique de Louvain (UCLouvain), la modification de l'itinéraire de la ligne 8 entre Louise et Buyl, ou la création d'une ligne forte de rocade à l'ouest entre Anderlecht et Forest qui, prolongée jusqu'à Albert, permettrait de boucler un axe complet de Moyenne ceinture. Y figure également la création d'une grande diagonale entre le nord-ouest et le sud-est de la Région, qui prolongerait la nouvelle ligne Tour & Taxis.

Good Move précise enfin que des études plus précises restent nécessaires avant de pouvoir intégrer les propositions

bekrachten, de behoeften aan bijkomend rollend materieel te bepalen, de kosten te ramen en de voorstellen in een begrotingsplanning te kunnen integreren,

Hoever zijn de verschillende projecten gevorderd? Voor welke projecten is al een stedelijke inbeddingsstudie gemaakt? Zijn de tracés al vastgelegd? Zijn er al vergunningen aangevraagd? Hoeveel extra trams zullen er nodig zijn? Zullen er nieuwe remises worden gebouwd? Hoeveel zal alles kosten?

Is voor elk project de stijging van de vraag in de betrokken wijken geanalyseerd? Kunt u ons de vergelijkende studies bezorgen die verantwoord zijn waarom er voor een tram en niet voor een metro of trambus is gekozen? Hoe reageren de gemeenten op die projecten? Vragen zij tramlijnen of verkiezen ze andere vervoersmiddelen?

dans une programmation budgétaire, notamment les études socioéconomiques qui doivent permettre de :

- définir le tracé précis et faire les études d'insertion urbaine ;
- valider l'offre de service à prévoir et sa montée en puissance progressive ;
- sur cette base, avoir une estimation plus correcte des coûts qui permette de planifier la mise en œuvre, y compris les besoins en matériel roulant supplémentaire.

Si j'insiste sur mon soutien au développement de l'offre de transport en commun dans notre Région, j'aimerais cependant faire le point sur votre méthode de travail consistant à choisir le tram sur ces axes, en lieu et place du métro par exemple, ainsi que sur l'état d'avancement de ces différents chantiers.

Pouvez-vous nous indiquer l'état d'avancement de chacun de ces projets ? Lesquels ont fait l'objet d'études d'insertion ? Des tracés ont-ils déjà été identifiés ? Des demandes ont-elles déjà été faites ? Les besoins en matériel roulant ont-ils été identifiés ? De nouveaux dépôts devront-ils être créés ? Quels projets ont-ils fait l'objet d'une budgétisation ? Quel sera le coût de chacun d'eux ?

Pour chacun de ces projets, pouvez-vous me communiquer les projections réalisées concernant l'augmentation de la demande, dans les quartiers concernés ? À cet égard, pouvez-vous nous communiquer, en annexe au rapport, les études comparatives réalisées qui justifient le choix du tram plutôt que celui d'un métro en souterrain ou celui d'un tram-bus, notamment sur la ligne de rocade ? Je vous rappelle que j'attends toujours, depuis plusieurs mois maintenant, l'étude comparative qui justifie la création d'une ligne de tram vers Neder-Over-Heembeek.

Quels sont les retours des communes concernées au sujet de ces projets ? Demandent-elles la création de lignes de tram ou vous ont-elles fait part de leur volonté d'opter pour d'autres modes de transport ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous nous rejoignons quant au besoin d'augmenter l'offre de transports en commun à Bruxelles. Certains projets de lignes de tram sont d'ores et déjà bien avancés et deviennent très concrets. D'autres font l'objet d'études préliminaires ou de consultations diverses.

Il y a en particulier le tram 9, dont le nouveau tronçon qui rejoint la station de métro Roi Baudouin sera mis en service cette semaine. Je vous invite évidemment à venir tester cette nouvelle ligne de tram prolongée dès ce vendredi.

Il y a également le projet de ligne 10, vers Neder-Over-Heembeek, qui avance bien. Les études sont terminées et la STIB vient de déposer la demande de permis d'urbanisme auprès des autorités régionales, qui donnera lieu à présent à une phase d'enquête publique.

¹²¹⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Sommige projecten krijgen stilaan concrete vorm. Zo wordt deze week het nieuwe stuk van tramlijn 9 tot aan het metrostation Koning Boudewijn ingehuldigd. U bent van harte welkom op dat evenement.*

Ook tramlijn 10 naar Neder-Over-Heembeek gaat goed vooruit. De studies zijn afgerond en de MIVB heeft de stedenbouwkundige vergunning aangevraagd.

Voorts heeft de regering het traject van de tramlijn Thurn & Taxis vastgelegd. De tram zal de metrostations Belgica en Centraal Station met elkaar verbinden via de Susan Danielbrug, het Noordstation en de Sint-Lazaruslaan. Brussel Mobiliteit is belast met de technische studies en de plannen.

Wat de tramlijn tussen Meiser en de Universiteit catholique de Louvain betreft, werd een voorbereidende studie uitgevoerd voor

het deel tussen de Middenring en de Gemeenschappenlaan. In die studie werden verschillende tracés onderzocht, rekening houdend met de toekomstige wijk Mediapark.

Over de wijziging van het tracé van lijn 8 van de Louizalaan naar de Émile De Motlaan werd een studie uitgevoerd in 2015, maar gelet op de conclusies is dit project geen prioriteit.

Voor de westelijke ringlijn tussen Anderlecht en Vorst, met een verlenging tot Albert, zijn de voorbereidende studies nog aan de gang. Ondertussen zet de MIVB harmonicabussen in op de lijnen 53 en 49 om de capaciteit te verhogen. Bovendien had de MIVB in november 2019 buslijn 53 al verlengd om het aanbod van lijn 49 te ontdebellen. Het doel blijft evenwel om een tram op die ringlijn te laten rijden.

Enfin, le tram de Tour & Taxis, dont l'itinéraire a été défini par le gouvernement à la suite d'une étude d'impact préliminaire sur l'insertion et l'itinéraire du tram, qui a été menée par la STIB à la demande du gouvernement. Ce tram reliera les stations Belgica et Gare Centrale en passant par la passerelle Susan Daniel, la station Gare du Nord et le boulevard Saint-Lazare. Bruxelles Mobilité est chargée des études techniques et de l'établissement des plans.

D'autres projets ont déjà fait l'objet d'études préliminaires ou de consultations diverses. C'est le cas de la ligne entre Meiser et l'Université catholique de Louvain (UCLouvain), qui a fait l'objet d'une étude avec un comité d'accompagnement associant la Région, la STIB et les communes, pour la partie entre la Moyenne ceinture et l'avenue des Communautés. Cette étude a permis d'examiner l'ensemble des possibilités de tracé en vue de définir le plus adéquat, en particulier en tenant compte des développements urbanistiques du futur quartier Mediapark.

Pour ce qui est de la modification du tracé de la ligne 8 via l'avenue Émile De Mot, plutôt que l'avenue Louise, elle a fait l'objet d'études et d'une note d'orientation en 2015. Au vu des conclusions, ce projet n'a pas été défini comme prioritaire.

La rocade ouest entre Anderlecht et Forest avec un prolongement jusqu'à Albert en est quant à elle au stade des études préliminaires. Dans l'intermède, la STIB a depuis le mois de novembre mis des bus articulés en circulation sur la ligne 49, afin de renforcer la capacité sur cet axe.

Conformément au plan directeur du réseau bruxellois de bus approuvé par le gouvernement, la STIB avait préalablement déjà prolongé l'itinéraire de la ligne de bus 53 en novembre 2019 afin qu'elle dédouble l'offre du 49 sur la plus grande partie de la rocade ouest par le boulevard Louis Mettwie et le boulevard Maria Groeninckx-De May.

À cette occasion, la ligne 53 est désormais empruntée par des bus articulés de plus grande capacité. Le but reste la tramification de cette rocade et d'entamer les études nécessaires pour ce faire.

Concernant la grande diagonale entre le nord-ouest et le sud-est, le gouvernement a pris acte de la réalisation, à brève échéance, d'une partie de cette diagonale amenant le tram à la gare Centrale. L'autre volet concerne la tramification de la ligne de bus 95. La STIB a entamé les études de tracé afin de comparer les avantages et inconvénients des différentes options. Ceux et celles qui empruntent de temps en temps cette ligne, dont je fais partie, savent que la capacité maximale est déjà atteinte. Le groupe MR lui-même a convenu de l'impact de tous ces bus articulés sur un carrefour. Les bus articulés sont une bonne chose, vu la quantité d'utilisateurs de cette ligne, mais ils démontrent aussi une nécessité. À ce niveau également, des études sont en cours.

Le plan Good Move fait également état du prolongement de la ligne de tram 62 jusqu'à l'aéroport. Les études techniques sont très avancées et la société De Werkvennootschap a récemment

¹²²¹ *Van de diagonale tramlijn tussen het noordwesten en zuidoosten van Brussel zal binnenkort een eerste stuk worden gerealiseerd tot het Centraal Station. In dat verband wordt ook de vertramming van buslijn 95 onderzocht. De MIVB is een studie gestart om de voor- en nadelen van de verschillende tracés te onderzoeken.*

De technische studies over de verlenging van tramlijn 62 tot de luchthaven zijn al goed gevorderd. De Werkvennootschap heeft onlangs de vergunningsaanvraag voor het stuk tussen de gewestgrens en de luchthaven ingediend.

Voor al die projecten gaat de MIVB na hoeveel extra voertuigen en remises er nodig zijn. Er werden begrotingsramingen gemaakt die in het meerjarig investeringsplan zijn opgenomen.

¹²²³ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Kunt u mij de begrotingsramingen en de verschillende studies bezorgen? Indien nodig kan ik een schriftelijke vraag of een nieuwe mondelinge vraag indienen.*

¹²²³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik ben altijd bereid om op bijkomende vragen te antwoorden, maar ik denk al uw vragen al te hebben beantwoord.*

Onze keuzes zijn gebaseerd op een permanente evaluatie van de meerjarenplannen en van het gebruikte aanbod. De bussen op lijn 95 zitten bijvoorbeeld vaak overvol. Door trams in te zetten, kunnen we de negatieve effecten voor de reizigers verminderen.

Trams zijn bovendien een populair vervoermiddel. Zo heeft tram 9 meer succes dan we hadden verwacht. Het loont dus om de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren.

¹²²⁷ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Om uw keuzes beter te kunnen begrijpen, zou het nuttig zijn om de studies wat vroeger te ontvangen. We wachten bijvoorbeeld nog altijd op de vergelijkende studie over de tram naar Neder-Over-Heembeek.*

¹²²⁷ **Mevrouw de voorzitter.**- *Ik zal de commissiesecretaris vragen om een mail naar het kabinet van de minister te sturen en de studie nadien aan alle commissieleden te bezorgen.*

déposé la demande de permis pour le tracé entre la frontière régionale et l'aéroport.

Pour chacun de ces projets, la STIB mesure le supplément de véhicules à acquérir. À ce stade, il s'agit surtout d'estimations, vu que le tracé et tous les facteurs déterminant la performance ne sont pas encore fixés. Cela étant, il ne s'agit pas que de poser des rails. Réaliser les différents projets d'extension du réseau nécessitera des véhicules et des dépôts supplémentaires. Des estimations budgétaires ont été réalisées et intégrées dans le plan pluriannuel d'investissement, de même que les différents projets de tramification.

M. David Weytsman (MR).- *Pouvez-vous me les envoyer ? Nous ne nous fondons pas sur une idéologie, nous souhaitons uniquement employer une méthode et nous baser sur des études. Il est vrai qu'il existe des contraintes budgétaires et que des choix politiques doivent être opérés.*

Je m'intéresse à l'ensemble de ces études. Si vous disposez d'informations complémentaires sur celles-ci, j'aimerais les recevoir, par le biais d'une réponse à une question écrite ou à une nouvelle question orale.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *Je suis toujours disposée à répondre à des questions supplémentaires, mais je pense avoir répondu à tout ce que vous m'aviez demandé.*

Concernant la méthodologie, il s'agit d'une évaluation permanente des plans pluriannuels réalisés, mais également d'une évaluation constante de l'offre utilisée. Une évaluation de l'offre actuelle est réalisée pour observer la manière dont la situation évolue sur la ligne. Comme je l'ai expliqué, les bus de la ligne 95, par exemple, sont souvent bondés. Une tramification permettra de réduire les effets négatifs pour les usagers.

Il existe également une demande de transport par tram. Le tram 9, par exemple, rencontre un succès inattendu, car bon nombre de personnes sont séduites par ce mode de transport. Ce bel exemple illustre la manière dont l'augmentation qualitative des transports publics incite les personnes à les emprunter.

M. David Weytsman (MR).- *Nous aimerions pouvoir disposer en temps utiles des études en cours sur lesquelles vous vous appuyez afin de comprendre les choix modaux.*

Je me permets de revenir avec cette étude comparative sur le tram vers Neder-Over-Hembeek : vous vous étiez engagée à me l'envoyer, mais malheureusement la commission ne l'a toujours pas reçue. Je me permets d'insister.

Mme la présidente.- *Nous allons demander au secrétaire de la commission d'envoyer cette demande par courriel au cabinet de la ministre. Nous nous chargerons ensuite de transmettre l'étude à tous les commissaires.*

Mme la ministre, nous participerons volontiers à l'inauguration de l'extension du tram 9 à laquelle vous nous conviez. Pourriez-

Mevrouw de minister, we zouden graag deelnemen aan de inhuldiging van de verlenging van tram 9. Kunt u alle commissieleden een uitnodiging bezorgen?

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

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

betreffende "de problematische heraanleg van de Prinses Elisabethlaan".

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *De heraanleg van de Prinses Elisabethlaan in Schaarbeek blijft op veel verzet stoten in de wijk, ondanks het voorstel om twee wegstroken te vervangen door een fietspad, de tramsporen te vernieuwen, 29 bomen aan te planten en in fietsinfrastructuur te voorzien. Het wijkcomité betreurt namelijk het gebrek aan inspraak, wat ingaat tegen de doelstellingen van Good Move.*

De handelaars vrezen dat door de schrapping van de parkeerplaatsen en de inrichting als eenrichtingslaan het verkeer zal afnemen ten nadele van de handelsactiviteiten. Ook het aantal parkeerplaatsen voor personen met een beperkte mobiliteit vermindert van zes naar twee.

De gemeente en het burgercollectief verwachten dat het verkeer zich naar de aangrenzende straten zal verplaatsen, vandaar ook de vraag om het circulatieplan te herzien.

De inwoners vragen een proefperiode, maar de MIVB heeft dat verzoek verworpen uit vrees voor vertraging.

Wat zijn de conclusies van de overlegcommissie van 4 november? De buurtbewoners klagen over het gebrek aan inspraak. Is naar hen geluisterd?

Zal het gewest wijzigingen aanbrengen aan het door de MIVB voorgestelde ontwerp?

Hoe zal het openbaar vervoer aantrekkelijker worden gemaakt?

Het project is onder meer gebaseerd op de conclusies van een mobiliteitsonderzoek door de MIVB in samenwerking met Brussel Mobiliteit en de gemeente Schaarbeek.

vous envoyer une invitation à cet événement, ainsi qu'à toutes les avancées en matière de mobilité, à l'ensemble des membres de la commission ?

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

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

concernant "le réaménagement problématique de l'avenue Princesse Élisabeth".

M. David Weytsman (MR).- Vous n'êtes pas sans savoir que le projet de réaménagement de l'avenue Princesse Élisabeth à Schaarbeek continue de rencontrer une forte opposition au sein du quartier.

Pour rappel, ce projet prévoit de réaménager l'artère de façade à façade. La STIB propose, ce faisant, de réduire l'avenue de deux bandes de circulation pour y déployer des pistes cyclables, renouveler les rails de tram, planter 29 arbres et installer un nouveau mobilier urbain ainsi que 65 arceaux et 4 boxes à vélos.

Si je reconnais que l'aménagement de cette avenue n'est pas optimal pour les transports en commun ou le stationnement des vélos, je m'interroge sur la levée de boucliers auquel le projet fait face.

Vous le savez, un comité formé par de nombreux riverains déplore le manque de considération pour les demandes soumises dans le cadre de la coconstruction de ce projet, malgré les objectifs de Good Move en matière de participation citoyenne.

À la demande de la commune de Schaarbeek, qui a rendu un avis favorable mais conditionné, la STIB prévoit désormais de faire passer de 143 à 98 le nombre d'emplacements de stationnement sur l'avenue, soit une perte de 45 places.

Ce chiffre est encore jugé trop important par les 47 commerçants de l'avenue, qui évoquent leurs craintes quant à la mise en sens unique de l'artère et à la baisse de la circulation, pourtant vecteur d'activité selon eux.

Le projet prévoit également de faire passer les places pour personnes à mobilité réduite de six à deux, ce dernier point étant dénoncé par le Groupe d'action qui dénonce le manque de places pour les personnes handicapées de grande dépendance.

La commune de Schaarbeek et le collectif citoyen que j'ai rencontré craignent encore un report du trafic sur les rues avoisinantes : aussi la commune demandait-elle de revoir le plan de circulation.

Les habitants sollicitaient quant à eux une période d'essai afin d'évaluer les conséquences du projet : cette demande a été rejetée par la STIB, qui craignait que cela ne le retarde.

Quelles ont été les conclusions de la commission de concertation tenue le 4 novembre dernier ? Les riverains se plaignent du manque de coconstruction dans le cadre de ce projet : pouvez-vous me détailler comment leur avis a été intégré ou en tout cas écouté depuis le début de l'enquête publique ?

La Région a-t-elle décidé d'entendre les craintes légitimes des riverains et d'apporter des modifications dans le projet proposé par la STIB avant de décider de la délivrance d'un permis ? Si oui, quelles ont été les modifications apportées ? Si non, pourquoi ?

De quelle manière l'attractivité des transports en commun sera-t-elle améliorée concrètement ? Quels seront par exemple les gains de fréquence de la ligne 92 et comment ceux-ci ont-ils été objectivés ?

Une étude de mobilité, payée plus de 13.000 euros par la STIB et réalisée en collaboration avec Bruxelles Mobilité et la commune de Schaerbeek, a permis de dégager des conclusions qui ont contribué à élaborer le projet d'aménagement soumis à l'enquête publique.

La commune s'inquiète pourtant des conséquences du report de trafic sur les voiries avoisinantes. Comment est-ce possible ? Pouvez-vous me transmettre cette étude en annexe au rapport et m'expliquer brièvement quelles ont été les principales conclusions concernant le report de trafic sur les rues avoisinantes ?

Quels sont les besoins actuels et futurs au niveau des déplacements cyclistes sur cette artère ? Ont-ils été objectivés au moment de l'étude de mobilité ? Dans l'affirmative, selon quelle méthode ? Des comptages, des enquêtes de déplacement ou autres ?

Combien de places de stationnement seront-elles compensées hors voirie et comment ? Quelles sont les actions concrètes et réalisables ? Pourquoi ne pas en avoir informé les citoyens, notamment les commerçants ? Good Move prévoit en effet de renforcer l'accessibilité aux commerces.

Pour le stationnement des vélos, il est prévu d'installer 65 arceaux et quatre boxes à vélos. Quelle est la méthode de financement prévue pour ces équipements ? Qui en assurera la charge et la gestion ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre. - L'avis de la commission de concertation du 4 novembre 2021 n'est pas unanime. La problématique des places de stationnement continue à diviser et des discussions sont actuellement en cours entre le cabinet, la commune et urban.brussels en vue d'aboutir à un consensus.

Dès janvier 2021, la commune, avec l'aide de parking.brussels, a obtenu un accord avec des partenaires externes pour des

1237 *Kunt u me dat onderzoek bezorgen?*

Wat zijn de noden inzake fietsverplaatsingen?

Hoeveel parkeerplaatsen zullen worden gecompenseerd en hoe? Waarom zijn de handelaars hierover niet geïnformeerd? Volgens Good Move moeten de handelszaken beter bereikbaar worden.

Het plan is om 65 fietsleunhekken en vier fietsboxen te installeren. Hoe worden die gefinancierd? Wie zal die beheren?

1239 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans). - *Het advies van de overlegcommissie van 4 november 2021 is niet unaniem. De problematiek van de parkeerplaatsen blijft voor verdeeldheid zorgen. Momenteel zijn er besprekingen aan de gang tussen het kabinet, de gemeente en urban.brussels om tot een consensus te komen.*

Er zijn 47 parkeerplaatsen gevonden die zich buiten de openbare weg bevinden en de klok rond toegankelijk zijn. Daarnaast zijn er nog eens 97 plaatsen die enkel 's avonds beschikbaar zijn.

Dat is op de bijeenkomst van 5 mei 2021 aan de buurtbewoners voorgesteld. Die dag is een virtuele openbare informatievergadering georganiseerd. De wijkbewoners hebben bepaalde bezorgdheden geuit, met name over de toegankelijkheid van de gebouwen voor leveringen of bij verhuizingen.

¹²⁴¹ *Er waren ook positieve reacties. Sommigen zijn blij met de verbeteringen voor het openbaar vervoer en voor de fietsers, of met de vergroening.*

De kwaliteit van het openbaar vervoer is er momenteel slecht tot zeer slecht, met uitzondering van het traject tussen de halte Prinses Elisabeth en de halte van het station van Schaarbeek.

De bussen zitten vast in de files en ook de tram wordt gehinderd telkens wanneer hij achter een bus of vrachtwagen rijdt. Door de tram en de bus in tegengestelde richting te laten rijden, zou de situatie sterk moeten verbeteren. Aangezien het openbaar vervoer de rijstrook aan de rotonde moet delen met het andere verkeer, moeten we evenwel aandacht blijven hebben voor het traject tussen de haltes Prinses Elisabeth en Verboekhoven.

De doorstroming zou nog kunnen worden verbeterd op grond van de mobiliteitsstudie die momenteel in de wijk wordt uitgevoerd.

compensations de stationnement hors voirie. Ainsi, 47 places de stationnement hors voirie et utilisables 24 heures sur 24 ont été trouvées : 27 sur le tronçon nord et 20 sur le tronçon sud. De plus, 97 places - 57 sur le tronçon sud et 40 sur le tronçon nord -, disponibles uniquement en soirée, ont également été créées grâce à cette démarche collaborative.

Ces éléments de compensation ont été présentés aux riverains lors de la réunion du 5 mai 2021 et font partie intégrante de la demande de permis d'urbanisme. En définitive, grâce aux efforts consentis par le biais de la mutualisation, il y a aujourd'hui davantage de places de stationnement en soirée.

Une réunion publique d'information virtuelle a été organisée le 5 mai 2021, soit trois mois avant le début de l'enquête publique. Le lendemain, la présentation virtuelle, ainsi que le plan de la demande de permis d'urbanisme, ont été publiés sur le site internet de la STIB. Les riverains concernés par ce projet ont émis certaines craintes, notamment au sujet de l'accessibilité aux immeubles pour les déménagements ou les livraisons aux commerces.

Il y a également eu des réactions positives et certains ont salué ce que cette proposition ambitieuse d'aménagement apporte comme améliorations des conditions de circulation des transports publics - bus actuellement englués dans le trafic - et des vélos, ou encore de l'attention à la verdurisation de cette artère, importante au regard des enjeux climatiques.

En ce qui concerne l'attractivité des transports, les performances des transports publics qui circulent sur l'avenue Princesse Élisabeth sont actuellement mauvaises à très mauvaises, en dépit du site propre intégral. Seul le tronçon entre l'arrêt Princesse Élisabeth et l'arrêt Gare de Schaarbeek fait exception. Cette situation, qui peut surprendre, est notamment due au sous-dimensionnement du site propre central, trop étroit pour les bus, et au sous-dimensionnement des voies de circulation, trop étroites pour les bus et les poids lourds.

En conséquence, les bus circulant à cheval sur le site propre et la voie de circulation sont coincés dans les files et le tram en site propre est lui aussi gêné chaque fois qu'un bus ou un poids lourd se retrouve devant lui. Ce phénomène est particulièrement marqué sur le tronçon sud de l'avenue, où circulent les trois lignes de bus 56, 58 et 59.

En ce qui concerne le tram 92, la situation la plus dégradée se rencontre entre les arrêts Verboekhoven et Princesse Élisabeth, où la vitesse moyenne du tram avoisine les 6 km/h aux heures de pointe. Le contresens du tram et du bus devrait améliorer sensiblement la performance des transports publics sur ce tronçon.

Le contre-sens du tram et du bus entre l'avenue Émile Verhaeren et le boulevard Lambermont devrait avoir un impact positif sur le tronçon situé entre les arrêts Gare de Schaarbeek et Princesse Élisabeth.

¹²⁴³ *Globaal genomen worden de gevolgen van het project voor het openbaar vervoer positief beoordeeld, des te meer dankzij de verbetering op het vlak van de veiligheid en het comfort van de halte Prinses Elisabeth.*

De huidige verkeerssituatie in de Prinses Elisabethlaan is zeer nadelig voor de fietsers. Maar aangezien fietsinfrastructuur moet worden ontwikkeld op basis van het toekomstig gebruik ervan en de laan als onderdeel van het fietsnetwerk comfort van het Good Moveplan aan hoge standaarden op het vlak van veiligheid en comfort moet voldoen, voorziet het plan in aparte fietspaden afgescheiden van het autoverkeer.

Ik zal alle gepubliceerde studies bezorgen. Mag ik u wel vragen om geen vertaling te eisen van die over het algemeen eentalige studies, want dat maakt de zaken nodeloos ingewikkeld?

¹²⁴³ **Mevrouw de voorzitter.-** Mijnheer de secretaris, er wordt dus gevraagd om een eentalige versie van die studie te bezorgen in afwachting van een vertaling.

¹²⁴⁷ **De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).-** *Het zou echt nuttig zijn om het dossier met de handelaars- en wijkcomités te bespreken.*

Wat de studies betreft, ik begrijp dat u sommige ons niet kunt bezorgen, omdat ze nog niet af zijn. Als het probleem ligt bij de vertaling, dan moeten we dat bespreken in het Bureau. Ik hoef alvast geen vertaling. Maar de studie over de tram naar Neder-

Entre les arrêts Princesse Élisabeth et Gare de Schaerbeek, la suppression du site propre actuel devrait être neutre, vu la fluidité habituelle du trafic. La fluidité sur ce tronçon pourrait encore être améliorée grâce à l'étude de mobilité menée actuellement à l'échelle du quartier dans le cadre du contrat local de mobilité.

Étant donné que les transports publics abordent le rond-point sur une bande mixte, partagée avec le trafic, il faudra toutefois rester attentifs au tronçon entre les arrêts Princesse Élisabeth et Verboekhoven.

Globalement, les effets du projet sur les performances de transport public sont évalués positivement. L'amélioration, très importante, de la sécurité et du confort de l'arrêt Princesse Élisabeth - l'un des plus empruntés sur le réseau - doit également être prise en considération.

S'agissant des déplacements cyclistes, le contrat de service public mentionne que les aménagements des espaces publics connexes aux transports publics doivent tenir compte des enjeux de cyclabilité, d'accessibilité piétonne et de sécurité routière. Or, dans son état actuel, sur l'avenue Princesse Élisabeth, les conditions de circulation sont extrêmement défavorables aux cyclistes.

Dans le cadre d'une politique qui vise à quadrupler l'utilisation du vélo d'ici à 2030, le développement des infrastructures cyclables doit s'effectuer sur la base d'une utilisation projetée et non actuelle, c'est-à-dire dans une logique de maillage. Ainsi, cette avenue fait partie du réseau vélo confort du plan régional de mobilité, ce qui implique un standard d'aménagement élevé entre autres pour les critères suivants : l'agrément, la sécurité et le confort. Le projet prévoit des pistes cyclables séparées, protégées du trafic automobile, et ce, tel que préconisé dans Good Move.

J'espère avoir répondu à toutes vos questions. Si des études sont déjà publiées, nous vous les transmettrons évidemment. Celle demandée par M. Weytsman, notamment, est disponible. Nous hésitons toujours à vous faire part des études, car vous demandez une version traduite. Lorsqu'elles sont utilisées en interne, elles sont rédigées dans une langue et leur traduction constitue un autre enjeu. Je vous prie donc d'accepter des études unilingues, parfois rédigées en néerlandais, parfois en français, et de ne pas exiger leur traduction, ce qui nous complique la tâche.

Mme la présidente.- M. le secrétaire, nous avons donc une demande de transmettre la version unilingue de cette étude, en attendant une traduction.

M. David Weytsman (MR).- Mme la ministre, je vous remercie pour ces informations et vous transmettrai de nouvelles questions écrites plus précises sur ce sujet.

Il serait vraiment utile d'avoir un échange sur ce dossier, notamment avec les comités de commerçants et de riverains qui ne sont pas informés d'une série d'éléments dont vous venez de nous faire part. Je les leur transmettrai.

Over-Heembeek had al ruim twee jaar klaar moeten zijn. Die verwacht ik dus absoluut.

We moeten een antwoord bieden op de vragen en kritiek van de bewoners van de Prinses Elisabethlaan, die de indruk hebben dat er niet naar hen geluisterd wordt.

Ik heb contacten gehad met een comité dat heel wat expertise bezit. Het is jammer dat daar geen gebruik van wordt gemaakt. Als men er de mond van vol heeft dat burgerparticipatie een prioriteit is, dan moet men de daden bij de woorden zetten. Ik moedig u dus aan om de betrokken burgers te ontmoeten en naar hen te luisteren.

Concernant les études, je ne sais pas si c'est leur traduction qui vous empêche de les envoyer, auquel cas nous devons avoir une discussion à ce sujet au Bureau car le français et le néerlandais me conviennent, je ne demande pas de traduction.

Je comprends que certaines études ne peuvent pas encore être envoyées, car elles ne sont pas finalisées. Cependant, l'étude portant sur le tram vers Neder-Over-Heembeek aurait dû être finalisée depuis plus de deux ans, je vous demande donc de pouvoir l'obtenir.

Sur le dossier qui fait l'objet de ma question, nous devons être capables de démontrer qu'il constitue une plus-value pour l'ensemble des modes. Nous devons surtout pouvoir répondre aux demandes et aux critiques des habitants qui nous font part de leurs craintes et qui ont l'impression de ne pas être entendus.

J'ai rencontré un comité excessivement compétent, qui a une analyse très détaillée et pertinente sur la question que je viens de vous poser. Il est dommage de ne pas bénéficier de son expertise, de ne pas pouvoir échanger avec lui. Il est facile de dire que la participation citoyenne est une priorité, mais on constate, quand on travaille sur les dossiers, qu'il y a finalement peu d'écoute, peu de suivi et peu de réponses qui sont apportées à l'expertise de ces citoyens.

Je vous encourage donc, Mme la ministre, à rencontrer et écouter les citoyens impliqués dans ces différents dossiers. Un tel échange devrait permettre de résoudre au moins la moitié des problèmes.

1247 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik bevestig u dat de effectenbeoordeling klaar is en aan het parlement wordt bezorgd.*

- Het incident is gesloten.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je vous confirme que l'étude d'incidences est finalisée et qu'elle sera transmise au parlement.

- L'incident est clos.

2105 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE**

2105 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

2105 **betreffende "de infrastructuur ter ondersteuning van het goederenvervoer per spoor".**

2107 **De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *In de Benelux is het goederenvervoer per spoor hoofdzakelijk internationaal van aard en wordt het nauwelijks voor de binnenlandse handel gebruikt. De Europese Green Deal voorziet nochtans in een modal shift van het binnenlandse goederenvervoer over de weg, goed voor 10% van de CO2-uitstoot, naar de binnenvaart en de spoorwegen. In Good Move staat overigens dat het gewest het goederenvervoer per spoor wil uitbouwen.*

QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE

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 infrastructures favorisant le transport ferroviaire de fret".

M. Julien Uyttendaele (PS).- Le pacte vert pour l'Europe demande qu'une part substantielle des 75 % du fret intérieur actuellement acheminé par la route soit transférée vers le rail et les voies navigables intérieures. Celui-ci est en effet responsable de 10 % des émissions totales de CO2. La Commission européenne, dans sa stratégie de mobilité durable et intelligente, relève pourtant le recul en matière de part modale du rail concernant le fret intérieur, passé de 18,3 % en 2011 à 17,9 % en 2018. Dans le Benelux, le transport de marchandises ferroviaire

Bovendien wordt het steeds moeilijker om voldoende vrachtwagenchauffeurs te vinden. De lege winkelrekken in het Verenigd Koninkrijk tonen wat de gevolgen kunnen zijn van een groot gebrek aan vrachtwagenchauffeurs. Ook dat is een argument om goederen via het spoor in plaats van over de weg te vervoeren.

est surtout international et n'est presque pas utilisé pour les échanges intérieurs.

L'usine Audi à Forest est devenue depuis 2014 l'unique utilisatrice bruxelloise du réseau ferroviaire pour le transport de marchandises. Le plan Good Move prévoit par ailleurs que "pour assurer l'approvisionnement de la Région, le potentiel de transport de fret sera intégré à la réflexion stratégique sur l'offre ferroviaire, afin de ne pas se priver de cette possibilité à moyen et long termes, mais au contraire de pouvoir la développer". La page dédiée au transport de fret du site be.brussels précise que "dans leurs échanges commerciaux, les entreprises bruxelloises peuvent tirer parti du transport multimodal, combinant la route, le rail, le transport fluvial et aérien. Les deux infrastructures bruxelloises essentielles pour le transport de fret sont le port de Bruxelles et l'aéroport de Bruxelles-National". Or, dans sa stratégie de mobilité durable et intelligente, la Commission européenne souligne que "la rareté des infrastructures de transbordement, notamment des terminaux multimodaux terrestres, est particulièrement marquée dans certaines régions d'Europe". Pour elle, ce point "devrait se voir accorder la plus haute priorité" et "les chaînons manquants dans les infrastructures multimodales devraient être comblés".

L'actualité tend aussi à nous lancer des signaux - parfois mal interprétés - quant à la nécessité d'un transfert modal du fret vers le rail. Maladies professionnelles telles qu'obésité ou problèmes de dos et cardiovasculaires, horaires difficiles, solitude, bas salaires, tel est le quotidien du métier de chauffeur routier, qui n'attire pas les jeunes. La pénibilité et le vide laissé par les départs en pension en font une profession peu attractive et en pénurie. En France, la moyenne d'âge est de 43,3 ans et plus de 30 % des salariés sont âgés de plus de 50 ans.

²¹⁰⁹ *Over welke infrastructuur beschikt Brussel voor het goederenvervoer per spoor? Zijn er projecten om het goederenvervoer per spoor te bevorderen? Overlegt u daarover met uw federale ambtgenoot?*

Les étagères vides dans les magasins du Royaume-Uni en ont fait la démonstration. Depuis le Brexit, l'accès au marché britannique de l'emploi s'est en effet en grande partie fermé pour les travailleurs de l'Union européenne, et notamment pour les chauffeurs routiers des pays de l'Est.

Welk aandeel van het goederenvervoer over de weg kan naar het spoor worden overgeheveld? Wat zou de impact zijn op de CO2-uitstoot en op het wegverkeer?

Quelles sont les infrastructures bruxelloises pour le transport de fret dédiées au rail ? Existe-t-il des projets qui permettraient une augmentation du fret par le rail à Bruxelles ? Le cas échéant, quels sont-ils ? Avez-vous des contacts avec votre homologue fédéral à ce propos ?

Quelle part du volume du fret routier pourrait-elle être reportée vers le rail ? Quelles en seraient les répercussions en matière d'émissions de matières polluantes, y compris les microplastiques ?

Quelles en seraient les répercussions en matière de trafic routier ?

²¹¹¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Voor een betere gewestelijke bevoorrading stelt de regering twee doelen voorop:*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les intentions régionales concernant un meilleur approvisionnement de la Région de Bruxelles-Capitale - qui dépendent en grande partie

- een vermindering met 10% tegen 2025 van de afstanden die vrachtwagens op gewestelijk grondgebied afleggen (ten opzichte van 2016);

- de bevordering van een modal shift naar het spoor en de binnenvaart en van het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen.

Het federale regeerakkoord van 2019 beoogt een verdubbeling van het volume goederen dat via het spoor wordt vervoerd tegen 2030.

Het Brussels Gewest telt twee bevoorradingsites via het spoor: de rechteroever van de voorhaven en de Audifabriek in Vorst.

Jammer genoeg werden er in de laatste decennia spoorverbindingen afgeschaft, zoals die met de linkeroever van de voorhaven. Het gewest heeft tot op heden kunnen verhinderen dat de verbinding met de rechteroever (Schaerbeek-Vorming) werd afgeschaft en zoekt voor die site nog altijd naar een oplossing.

²¹¹³ *Op de volgende lijnen rijden er goederentreinen: 26, 28, 36, 124 en de lijnen naar Antwerpen.*

²¹¹⁵ **De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *België beschikt over een van de dichtste spoornetten ter wereld. Het goederenvervoer over het spoor moet verder worden uitgebouwd. Ik hoop dat de besprekingen met de federale regering en de werkgroepen ook effectief resultaat zullen opleveren.*

du niveau fédéral, avec lequel nous coopérons étroitement - comprennent :

- un objectif absolu de réduction de 10 % des distances parcourues par les poids lourds sur le territoire régional à l'horizon 2025 par rapport à 2016 ;

- un objectif relatif de réduction de la part de la route pour le transport de marchandises, en suscitant le report modal vers la voie d'eau et le rail pour les longues distances, et en encourageant l'utilisation des véhicules les plus respectueux de l'environnement pour les trajets dans l'agglomération.

L'accord fédéral de majorité de 2019 prévoit de doubler à l'horizon 2030 le volume de marchandises transportées par le rail, par rapport à 2019. Dans ce cadre, le ministre fédéral de la mobilité a décidé de former un groupe de travail avec des représentants des trois Régions et du niveau fédéral, afin d'analyser les pistes permettant de tendre vers l'objectif mentionné. Ce groupe de travail s'est réuni à plusieurs reprises et poursuit actuellement ses travaux.

Deux zones bruxelloises sont desservies par le fret ferroviaire : l'avant-port rive droite et le site d'Audi à Forest. La Région et le niveau fédéral ont également collaboré pour que les nouvelles rames de métro de la STIB soient livrées par voie ferrée, par exemple par les gares de Delta et Haren.

La Région bruxelloise a malheureusement connu beaucoup de suppressions de dessertes ferrées pour le transport de fret au cours des dernières décennies, notamment la desserte du centre TIR - 1,5 km en 2003 - et celle de l'avant-port rive gauche, soit 1,1 km en 2000. L'avant-port rive droite, avec Schaerbeek-Formation, est encore en danger, après l'annonce par Infrabel en 2017 du démantèlement du faisceau ferroviaire sur le site de 40 ha du Fonds de l'infrastructure ferroviaire (FIF), que la Région a pu empêcher jusqu'à présent. Je ne vais pas dresser tout l'historique, mais nous cherchons des solutions, en concertation avec les différentes parties prenantes, ce qui est essentiel pour la future livraison de fret à Bruxelles, afin que ce site puisse vraiment jouer son rôle dans le report modal.

Quant à la répartition de la capacité entre la SNCB et les opérateurs de fret dans Bruxelles, nous pouvons préciser qu'aujourd'hui, des sillons marchandises sont réservés notamment sur les lignes 26, 28, 36 et 124 (vers Nivelles), ainsi que vers Anvers.

J'espère avoir répondu à vos questions. Le transport de marchandises constitue un réel enjeu en Région bruxelloise.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je suis d'accord avec vous : il est important de pouvoir parler de la zone de basses émissions, de la taxation kilométrique des poids lourds et de Smart Move. Mais nous devons aussi, au niveau du transport, travailler cette question précise.

2117 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Minister Gilkinet heeft vandaag aangekondigd dat hij de spoorwegondernemingen vanaf 2022 jaarlijks 13 miljoen euro steun zal verlenen. Dat is een concrete maatregel om de sector te stimuleren.*

2117 **De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *Ik steun dat initiatief. Het zou echter ook interessant zijn om contact op te nemen met supermarkten of logistieke centra om samen met hen alternatieven voor het wegvervoer uit te werken.*

- *Het incident is gesloten.*

2123 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE**

2123 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

2123 **betreffende "het gebrek aan infrastructuur voor fietsparkeren".**

2125 **De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *Uit een recente studie van een fietsersvereniging blijkt dat de Brusselse fietsers door sommige verzekeringsmaatschappijen benadeeld worden.*

Omdat er in Brussel meer fietsen gestolen worden, liggen de premies 30 tot 40% hoger. Door sommige maatschappijen wordt de diefstal van een fiets in de openbare ruimte niet gedekt. Andere maatschappijen verzekeren geen fietsen ouder dan drie of één jaar.

La Belgique possède l'un des réseaux ferrés les plus denses au monde, a fortiori à Bruxelles. Nous devons donc concentrer nos efforts pour développer cet autre type de transport.

J'entends qu'il y a énormément de discussions et de groupes de travail, ainsi que des échanges avec le gouvernement fédéral. J'espère que nous pourrons avoir à l'avenir du concret et voir des chiffres plus élevés pour le transport par voie ferrée. Je n'hésiterai pas à vous réinterroger sur ce sujet dans quelques mois.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'aimerais évoquer un élément concret en réponse aux demandes légitimes de résultats concrets de M. Uyttendaele. Vous aurez sans doute noté que M. Gilkinet a annoncé aujourd'hui que les frais ferroviaires seraient gratifiés d'un soutien simplifié, moyennant des réductions linéaires de 1,2 euro par kilomètre maximum sur les sillons. Ainsi, dès 2022 et au moins jusqu'en 2025, les entreprises ferroviaires pourront bénéficier de réductions des coûts kilométriques grâce à l'enveloppe annuelle de soutien de 13 millions d'euros, à raison de maximum 1,2 euro par train et par kilomètre parcouru sur le réseau.

Voilà une mesure concrète destinée à encourager le secteur, même s'il est vrai qu'elle n'est évidemment pas suffisante.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je vous remercie pour cette information complémentaire et soutiens bien évidemment cette initiative. Je pense néanmoins qu'il serait aussi intéressant de cibler certains acteurs dans les supermarchés ou certains centres logistiques, et de les contacter de manière proactive. Nous pourrions ainsi nous assurer qu'ils ont connaissance de cette initiative et de l'existence d'un soutien financier. Cela nous permettrait aussi de voir comment élaborer, en concertation avec eux, d'autres solutions que le transport routier.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE

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 carences d'infrastructures de stationnement pour vélos".

M. Julien Uyttendaele (PS).- Une étude récente, réalisée par une association d'usagers, a mis en lumière la problématique de l'assurance vélo. À l'issue de l'enquête menée auprès de huit compagnies d'assurance belges, il apparaît que les Bruxellois sont parfois désavantagés.

Les vols étant plus fréquents dans les grandes villes, ils sont nombreux à Bruxelles. L'analyse du tableau comparatif, qui synthétise les données collectées, est interpellant en matière de critères et d'exceptions pratiquées par les compagnies

Daarnaast zijn er maatschappijen die weigeren om fietsen van een bepaald type te verzekeren, zoals mountainbikes, of die strenge voorwaarden opleggen voor de beveiliging van geparkeerde fietsen.

Er staan beveiligde fietsboxen in het gewest, maar hun ligging strookt niet echt met de behoeften. Daardoor moeten veel Brusselaars extra investeren in de beveiliging van hun fiets. Ik herhaal mijn vraag om meer fietsenstallingen te plaatsen nabij oversteekplaatsen

d'assurance. Nous savons bien sûr que celles-ci excellent dans l'art de créer des zones d'exception pour leurs produits.

Ainsi, pour certaines compagnies, le vol d'un vélo garé dans l'espace public n'est pas couvert pour Bruxelles, et certaines primes sont majorées de 30 à 40 %. Des compagnies estiment que les vélos de plus de trois ans ne sont plus assurables. Certaines décrètent d'ailleurs que les bicyclettes d'un an ne sont plus assurables.

De même, certaines compagnies refusent d'assurer certains modèles tels que les vélos tout-terrain. Les conditions de stockage du vélo à l'extérieur sont soumises à l'attache à un point fixe avec un cadenas certifié ART, voire à des modèles de cadenas agréés spécifiquement par la compagnie. De plus, la disparition des points fixes dans l'espace public, que j'ai déjà eu l'occasion de souligner en commission, pose une difficulté supplémentaire pour lutter contre le vol.

Il sera donc plus aisé d'assurer un vélo à assistance électrique neuf lorsque l'on dispose d'un espace de stockage à domicile que d'assurer un vélo tout-terrain d'occasion stationné en voirie, faute d'espace adapté à domicile. Voilà matière à creuser un peu plus la fracture sociale relative à la pratique du vélo, que j'ai également eu l'occasion de mentionner en commission.

Le volume VII des cahiers de l'Observatoire de la mobilité de notre Région consacré au vélo met en évidence une "géographie des boxes à vélos sécurisés qui ne correspond qu'imparfaitement à celle des besoins en stationnement". Aujourd'hui, cette imperfection se traduit sur le plan financier, car elle a des répercussions réelles sur le budget des Bruxellois.

Je maintiens la nécessité de valoriser les zones de recul aux abords des passages pour piétons en créant des zones de dépôt pour les vélos et trottinettes en libre partage ou des équipements d'ancrage pour les autres vélos et trottinettes. Selon moi, il serait plus efficace de placer un petit nombre d'arceaux à chaque carrefour plutôt qu'une longue enfilade d'arceaux tous les 400 mètres.

En réponse à ma question, vous avez évoqué en commission de la mobilité du 15 octobre 2020 la possibilité d'adopter ce dispositif à l'échelle régionale, "après un inventaire des voiries communales".

Avez-vous pris connaissance de cette enquête ? À votre connaissance, les majorations et les différences de tarifs traduisent-elles une réalité de terrain ?

Le placement d'un petit nombre d'arceaux à chaque carrefour est-il envisagé ?

Où en est l'inventaire des voiries communales que vous évoquiez en commission en octobre 2020 ?

²¹²⁷ *Bent u op de hoogte van de studie van de fietsvereniging? Worden er in Brussel inderdaad hogere tarieven gehanteerd?*

Overweegt u de plaatsing van fietsenstallingen aan de kruispunten? Welk potentieel hebben fietsenstallingen op de gemeente- en gewestwegen? Besteedt u bijzondere aandacht aan de handelswijken?

Zullen de begrote middelen voor fietsenstallingen in de komende jaren toenemen? Hebt u met Brussel Preventie & Veiligheid overlegd over de videobewaking van fietsenstallingen?

²¹²⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik ben op de hoogte van de studie van Pro Velo. Net zoals in de andere grote Belgische steden worden er in Brussel veel fietsen gestolen. De regering keurde in september nog een nieuw plan goed voor de bestrijding van fietsdiefstal.*

Oversteekplaatsen zijn de zwakke schakel in het fietsnetwerk: er vallen jaarlijks 43 doden en zwaargewonden. In de helft van de gevallen komt dat door een gebrek aan zichtbaarheid. Daarom is het verboden om parkeerplaatsen aan te leggen die te dicht bij een zebrapad liggen. Op mijn vraag wordt er gewerkt aan een inventaris van onreglementaire parkeerplaatsen.

²¹³¹ *Om de veiligheid van de kruispunten te verbeteren, begon Brussel Mobiliteit in oktober met het plaatsen van fietsenrekken op de 155 parkeerplaatsen die tegen begin 2022 moeten verdwijnen. Op die manier zullen er 2.000 parkeerplaatsen voor fietsen bij komen.*

In 2022 wil ik die maatregel voortzetten, maar ik zoek nog naar oplossingen voor de beperkingen op het vlak van personeel en middelen. De werkzaamheden zullen plaatsvinden op de Charleroisesteenweg, de Louizalaan, de Leuvensesteenweg,

Qu'en est-il des aménagements de ce type sur les portions de voiries régionales ? Le potentiel a-t-il été quantifié ?

Un plan de déploiement de tels dispositifs est-il en cours d'élaboration ? Quels sont les objectifs fixés ?

Une attention spécifique sera-t-elle accordée aux quartiers commerçants ? Si oui, quel est le processus de consultation engagé avec les communes ?

Quels sont les moyens budgétaires actuellement consacrés à ce type d'aménagements ? Seront-ils revus à la hausse pour l'année ou les années à venir ?

Des concertations ont-elles été organisées avec Bruxelles Prévention et sécurité afin d'identifier l'opportunité d'aménager des stationnements pour vélos conjointement à un système de vidéosurveillance ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous connaissons effectivement l'étude de Pro Velo sur les assurances vélo. Il y a effectivement plus de risques de se faire voler son vélo à Bruxelles - comme dans les autres grandes villes du pays, malheureusement - que dans le reste de la Belgique. En 2020, la Région de Bruxelles-Capitale représentait ainsi 18,5 % des vols de vélos déclarés, alors que sa population ne représente que 10,5 % de la population globale. Aussi le gouvernement a-t-il approuvé en septembre dernier un nouveau plan de lutte contre le vol de vélos, qui contient un volet important sur le stationnement des vélos.

Les traversées sont le maillon faible des réseaux piétons : elles causent à elles seules 46 décès et blessés graves par an. Le fait que la visibilité soit masquée joue un rôle dans 45 % des accidents de personnes qui empruntent des passages pour piétons. La réglementation interdit aujourd'hui de créer des aménagements ne tenant pas compte des reculs de stationnement nécessaires à la visibilité. Mais sur de nombreux axes, il reste encore des emplacements de parking ne respectant pas cette règle (rien à moins de cinq mètres d'une traversée et à moins de vingt mètres de feux).

À ma demande - et sur votre suggestion -, un inventaire des emplacements non réglementaires de stationnement a été réalisé. Un plan de déploiement pour les voiries régionales est déjà en cours d'élaboration. Une priorisation a été établie.

Pour sécuriser ces traversées et augmenter la visibilité des piétons, Bruxelles Mobilité a démarré en octobre le placement d'arceaux sur 155 emplacements non conformes et devant disparaître d'ici début 2022. À raison de minimum six arceaux par emplacement transformé, ce sont près de 1.000 nouveaux arceaux qui seront installés. Quelque 2.000 places pour vélo remplacent donc seulement 155 emplacements de voitures.

Le calendrier pour 2022 est en cours d'élaboration, et notre volonté est de continuer à ce rythme. L'objectif est de pouvoir équiper tous les carrefours le plus rapidement possible afin

de Waterlooosesteenweg, de Middenring, de Jetselaan en de Haachtsesteenweg.

Momenteel worden er klassieke fietsenrekken geplaatst, maar op termijn moeten er ook rekken voor bijvoorbeeld bakfietsen komen en worden er afgebakende zones aangelegd voor deelfietsen en -steps.

2133 **De heer Julien Uyttendaele (PS)** *(in het Frans).*- *Dat 150 parkeerplaatsen plaats kunnen bieden aan 2.000 fietsen, is indrukwekkend. Zoiets kan ik alleen maar aanmoedigen.*

Wanneer zullen de werken in de Louizalaan klaar zijn?

2133 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Alle genoemde wegen zouden in 2021 klaar moeten zijn.*

- Het incident is gesloten.

2139 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE**

2139 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

2139 **betreffende "de bussen op waterstof".**

2141 **De heer Julien Uyttendaele (PS)** *(in het Frans).*- *Deze zomer vernamen we dat het gewest bussen op waterstof zou testen. Waterstof is geen energiebron, maar een energiedrager. De productie heeft een niet te verwaarlozen impact op het milieu.*

de rattraper ce retard historique, mais certaines restrictions en matière de personnel et de ressources humaines restent à résoudre.

Les axes concernés sont les suivants : la chaussée de Charleroi, l'avenue Louise, la chaussée de Louvain, la chaussée de Waterloo, la Moyenne ceinture, l'avenue de Jette et la chaussée de Haecht.

Cette première phase se concentre sur les arceaux classiques, mais un plan type d'aménagement est en cours de validation au sein de Bruxelles Mobilité. Le plan d'aménagement prévoit des arceaux pour vélos classiques, des arceaux spécifiques pour les vélos-cargos - voir à ce sujet ma réponse à votre question écrite n° 1077 -, ainsi que des zones de dépôt. En janvier, le parlement pourrait en effet voter une ordonnance qui me suggérerait de créer ces zones de dépôt. Nous veillons donc déjà à ce que les engins de micromobilité partagée puissent y accéder.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Le chiffre impressionnant de 2.000 emplacements vélos pour 150 emplacements voitures démontre l'important effet que peut avoir la suppression de quelques places de voitures sur l'offre en mobilité douce. Je ne peux que vous soutenir dans cette initiative, d'autant plus que ces emplacements pour voitures posent toute une série de problèmes au niveau de la sécurité routière.

Quand se terminera la première phase relative à l'avenue Louise ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je ne suis pas au fait d'absences pour cause de maladie ou de retards éventuels, mais tous les axes mentionnés devraient être terminés en 2021. Le travail sera ensuite poursuivi, tous les axes régionaux étant prioritaires.

Nous avons pris le temps de les analyser et nous sommes actuellement en phase d'exécution. Les résultats sont déjà visibles : l'axe de la chaussée de Charleroi est terminé. Pour l'avenue Louise et la chaussée de Waterloo, ils sont soit terminés, soit en cours.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE

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 bus alimentés à l'hydrogène".

M. Julien Uyttendaele (PS).- Mme la ministre, cet été, nous apprenions que Bruxelles entamait des tests d'exploitation de bus à hydrogène, tout comme Madrid, Birmingham, Auckland et bien d'autres villes. Ainsi, 2021 sera l'année du bus à hydrogène dans de nombreuses agglomérations, même si certaines ont déjà

Ruim 90% van het in Europa geproduceerde industriële aardgas komt tot stand via stoomreforming van aardgas.

Waterstof die via elektrolyse wordt geproduceerd, biedt een veel lager rendement dan een elektrische batterij. Bovendien is de vereiste logistiek voor waterstof energieverblindend.

In België wordt waterstof niet met overtollige elektriciteit geproduceerd, zoals dat bijvoorbeeld in Frankrijk het geval is. De MIVB wijst erop dat het om groene waterstof moet gaan. Ons land heeft evenwel geen overtollige groene energie om waterstof te produceren. De keuze voor waterstof is dus problematisch.

pris une avance considérable, à l'instar de Sao Paulo, ou plus près de chez nous, Versailles, Lens ou Pau.

Rappelons que l'hydrogène n'est pas une source d'énergie mais un vecteur énergétique. Autrement dit, il n'est pas immédiatement disponible et l'impact environnemental de sa production n'est pas négligeable. En effet, plus de 90 % de l'hydrogène industriel produit en Europe l'est par vaporeformage du gaz naturel.

De même, l'hydrogène produit par électrolyse offre des rendements bien inférieurs à ce que peut offrir l'exploitation d'un véhicule à batterie électrique. La rentabilité énergétique de la pile à combustible pose également question comparativement à celle des batteries électriques. Notons également le coût énergétique, souvent négligé, lié à la logistique, particulièrement contraignante et énergivore pour l'hydrogène.

Certains pays comme la France, dont la production électrique est fortement nucléarisée, valorisent des pics de production d'électricité excédentaires en produisant de l'hydrogène à des fins industrielles ou de mobilité. Ce cas de figure ne correspond pas du tout à la stratégie énergétique de la Belgique.

Bien consciente des limites environnementales de l'hydrogène, la STIB souligne la nécessité de pouvoir se fournir en hydrogène vert. Toutefois, à défaut de production d'électricité "verte" excédentaire, ce dont nous sommes encore bien loin, l'affectation de l'électricité "verte" à la production d'hydrogène se fera toujours au détriment d'autres affectations. Compte tenu de la faible rationalité énergétique et environnementale actuelle d'une mobilité à l'hydrogène, ce choix technologique pose question.

Les services de Bruxelles Environnement disposent-ils d'une méthodologie reconnue pour évaluer la performance environnementale d'un tel projet ? Entretiennent-ils, par exemple, des contacts avec l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, qui dispose, en France, d'une expertise reconnue en la matière ?

Quels sont les coûts globaux engagés par la STIB pour ce projet de test de bus à hydrogène ? Sont-ils partiellement couverts par une subvention régionale ou européenne ?

Les services de Bruxelles Environnement ont-ils été associés ou consultés dans le cadre du développement de ce projet ?

Des balises en matière de performances énergétiques relatives au cycle d'exploitation de flottes captives de la STIB ont-elles été fixées par Bruxelles Environnement afin de garantir la rationalité environnementale de ce type de projet ? Si de telles directives ont été définies, le sont-elles également pour tous les autres gestionnaires de flottes captives ?

Les services de Bruxelles Environnement sont-ils associés au suivi de ce projet ?

²¹⁴³ *Wendt Leefmilieu Brussel een erkende methode aan om de milieuprestaties van zo'n project te evalueren? Wat is de kostprijs van het proefproject? Werd Leefmilieu Brussel bij de voorbereiding betrokken?*

Heeft Leefmilieu Brussel richtlijnen vastgesteld inzake de energiestatistiek van de MIVB-voertuigen om de ecologische wenselijkheid van een dergelijk project te garanderen? Wordt Leefmilieu Brussel bij de follow-up van het project betrokken?

²¹⁴⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *Leefmilieu Brussel heeft onderzoek gedaan naar de milieuprestaties van een project voor een bus met waterstof. Het project wordt gefinancierd door de MIVB. Het project wordt gefinancierd door de MIVB. Het project wordt gefinancierd door de MIVB.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Dans le cadre des études sur la sortie du thermique, Bruxelles Environnement a

impact van voertuigen die op waterstof rijden. De resultaten liggen in de lijn van wat u beschrijft en zijn beschikbaar op de website van Leefmilieu Brussel, die de ontwikkelingen in de waterstoftechnologie op de voet volgt.

Leefmilieu Brussel beschikt niet over een erkende methodologie om de milieuprestaties van een dergelijk project te evalueren. Elk project moet apart en op basis van specifieke criteria worden geanalyseerd: de te realiseren minimale dienstverlening, het aantal benodigde voertuigen enzovoort.

²¹⁴⁷ *De MIVB werkt nauw samen met Leefmilieu Brussel, met name voor de milieuvergunning van het waterstofstation.*

Voor de vervanging van fossiele brandstoffen onderzoekt de MIVB verschillende opties. Bussen op waterstof kunnen een oplossing bieden daar waar het technisch gezien niet mogelijk is om elektrische bussen in te zetten.

De MIVB heeft twee overheidsopdrachten gegund voor de huur van waterstofmateriaal:

- de huur van een bus gedurende twee jaar tegen de kostprijs van ongeveer 10.000 euro per maand;

- de huur van een mobiel waterstofstation tegen de kostprijs van 24.000 euro per maand.

Daarbij komt de kostprijs van 1,5 voltijdse equivalent en van de studies. Op basis van de metingen zullen we nagaan of waterstof een goed alternatief vormt.

étudié l'impact environnemental de l'hydrogène dans le domaine du transport. Les résultats sont exactement dans la ligne de ceux que vous décrivez en matière d'impact de la production de l'hydrogène vert et de l'hydrogène gris et de faiblesse du rendement énergétique. Ces informations sont disponibles sur le site de Bruxelles Environnement.

Cette administration suit de près l'évolution de la technologie de l'hydrogène à travers les publications scientifiques et les experts qui l'accompagnent dans l'élaboration de la stratégie Low Emission Mobility. Elle s'adresse également aux exploitants de tels projets afin de disposer d'un retour d'expérience. Elle entretient par ailleurs des contacts, notamment avec WaterstofNet, qui participe régulièrement à des conférences sur le sujet et fait partie du groupe de travail Benelux sur l'hydrogène.

Bruxelles Environnement ne dispose pas d'une méthodologie reconnue pour évaluer la performance environnementale de projets tels que ceux que vous citez. En effet, chacun d'entre eux doit être analysé indépendamment, selon des critères liés à la politique régionale au moment de sa présentation. Par exemple, il n'est pas possible d'analyser de manière identique la navette d'un bus à hydrogène reliant un parking et un site particulier et les trajets de bus d'opérateurs de transports publics. Certains éléments spécifiques doivent être pris en compte : service minimum à réaliser, nombre de véhicules nécessaires, technologie choisie, etc.

La STIB collabore pleinement avec Bruxelles Environnement, notamment sur les aspects liés au permis d'environnement nécessaire à l'utilisation de la station, louée, de ravitaillement en hydrogène.

La STIB réfléchit actuellement aux différentes pistes pour sortir de l'énergie thermique. Des bus à hydrogène pourraient, dans une certaine mesure, être une solution pour les lignes où l'utilisation des bus électriques s'avère techniquement impossible.

C'est pourquoi la législation en matière d'exemplarité des pouvoirs publics - reprise à l'article 2; § 4 .6 du Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie ainsi que dans l'arrêté fixant le calendrier de la zone de basses émissions 2025 - 2035, adopté en première lecture par le gouvernement - permet également la mise en service et l'usage de bus à hydrogène, au même titre que des bus électriques à batterie.

La STIB a conclu deux marchés publics pour la location de matériel à hydrogène :

- la location tout inclus d'un bus pendant deux ans, pour un coût d'environ 10.000 euros par mois ;

- la location tout inclus d'une petite station mobile de remplissage d'hydrogène pendant deux ans. Cette dernière arrivera début 2022 sur le site Marly de la STIB. Son coût sera de 24.000 euros par mois, hydrogène inclus.

2149 **De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *Is het wel relevant dat het Brussels Gewest in een dergelijk project investeert? De Internationale Unie van Openbaar Vervoer is een interessant platform waar ervaringen worden gedeeld. Het lijkt me interessanter om daarin te investeren.*

- *Het incident is gesloten.*

2153 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID LEISTERH**

2153 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

2153 **betreffende "de heropening van de Fraiteurbrug in beide richtingen".**

2153 **TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN,**

2153 **betreffende "de invoering van eenrichtingsverkeer voor auto's op de Fraiteurbrug".**

2157 **Mevrouw de voorzitter.-** Aangezien de heer Leisterh technische problemen ondervindt, geef ik eerst het woord aan de heer Loewenstein.

2157 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Conform Good Move worden woonwijken afgeschermd van doorgaand verkeer en wordt de toegankelijkheid van de stad verbeterd.*

Het gewest heeft beslist om eenrichtingsverkeer in te voeren op de Fraiteurbrug, zonder enige vorm van overleg met de gemeenten, bewoners en handelaars. Bovendien is er geen mobiliteitsstudie uitgevoerd om de impact van de maatregel in te schatten.

Zelf stelt u in uw beleidsnota dat u evaluaties wilt uitvoeren voor en na een wijziging aan de openbare ruimte (via tellingen, gebruikersenquête enzovoort).

À ces coûts, il convient d'ajouter l'équivalent de 1,5 équivalent temps plein, représentant le coût du personnel en recherche et développement qui pilote ce projet, ainsi que le coût des quelques études menées afin de garantir la sécurité de l'expérience.

Ces mesures devraient au moins nous permettre de voir si l'hydrogène constitue une alternative. En effet, il n'y a pas seule une réponse, il convient de tester les différentes techniques existantes.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Ces projets pilotes, tels celui de la navette autonome ou, en l'occurrence, du bus à hydrogène, me laissent toujours un peu circonspect. L'Union internationale des transports publics pourrait être une plateforme intéressante pour partager ces différentes expériences. Est-il pertinent, sur le plan énergétique et environnemental, que notre Région investisse dans de tels projets, en parallèle avec plein d'autres villes à travers le monde ? Je suis sceptique. L'échange d'expériences me semble un meilleur investissement qu'un peu de publicité dans la presse sur le bus à hydrogène.

- *L'incident est clos.*

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 "la réouverture du pont Fraiteur dans les deux sens de la circulation".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. MARC LOEWENSTEIN,

concernant "la mise à sens unique du pont Fraiteur à la circulation automobile".

Mme la présidente.- M. Leisterh ayant un problème de connexion, je cède tout d'abord la parole à M. Loewenstein.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Le plan Good Move prévoit d'apaiser les quartiers résidentiels et de les protéger contre le trafic de transit. Il a également pour ambition d'améliorer l'accessibilité de la ville tout en préservant son attractivité, tant pour ses habitants que pour les visiteurs et les entreprises. Il met aussi en évidence les principes de coconstruction et de concertation.

La Région a décidé de mettre en sens interdit le pont Fraiteur pour la circulation automobile allant de Delta au quartier du Cimetière d'Ixelles. Si cela a été réalisé avec le soutien de la commune d'Ixelles, les communes voisines et directement touchées de Watermael-Boitsfort et d'Auderghem, ainsi que les habitants et les commerçants affectés, n'ont pas été consultés en amont de la prise de décision. Par ailleurs, il n'existe pas d'étude

Mijn fractie hecht groot belang aan een veilige en aangename mix van verkeers- en woningfuncties in de openbare ruimte. Laten we vermijden om weggebruikers en bewoners tegen elkaar op te zetten.

de mobilité sur les conséquences, en matière de report de trafic, d'une mise à sens unique du pont Fraiteur.

Vous savez combien je suis sensible à l'importance de la concertation et de l'objectivation avant la prise de mesures aussi importantes pour la mobilité. Dans la même logique, il est essentiel d'évaluer les actions entreprises, quitte à revenir en arrière le cas échéant.

Dans le cas présent, votre note d'orientation liée au budget 2022 prévoit d'"effectuer des évaluations avant/après des aménagements et transformations de l'espace public réalisés (comptages, enquêtes usagers,...)" et prend d'ailleurs comme action à venir l'évaluation du pont Fraiteur.

Pour mon groupe, il est essentiel de garantir un espace public où l'ensemble des fonctions de circulation - trottoirs, pistes cyclables, bandes bus, routes,... - ou de séjour cohabitent de manière qualitative, sûre et agréable. On ne peut les opposer. En outre, il faut pouvoir répondre aux besoins de déplacement de chacun.

Évitons également de prendre des mesures qui dressent les usagers les uns contre les autres, mais aussi les riverains des différents quartiers les uns contre les autres, selon qu'ils soient préservés par les nouveaux aménagements ou victimes des reports de trafic. Or, selon les comptages effectués par Bruxelles Mobilité, certaines voiries et certains quartiers ont vu le report de trafic augmenter de 45 % en juin 2021, alors que le télétravail est toujours bien appliqué.

La rue des Pêcheries, l'avenue de Visé, le quartier des Arcades et la place Keym sont devenus des axes de report de trafic importants depuis la mise à sens unique du pont Fraiteur. Par ailleurs, l'infrastructure routière de la rue des Pêcheries n'est pas prévue pour accueillir un tel report de charges et la question de la stabilité de la voirie est soulevée. Certaines voiries et, selon des témoignages, certaines habitations se dégradent à la suite de ce report de trafic important.

Quant aux lignes 17, 41 et 95 desservant les différents quartiers résidentiels de Watermael-Boitsfort, d'Auderghem et d'Ixelles, elles voient leur vitesse commerciale baisser. Enfin, nous enregistrons des plaintes répétées des commerçants du Cimetière d'Ixelles, qui voient la fréquentation de leurs établissements diminuer.

Depuis la fermeture, une mobilisation citoyenne a vu le jour et une pétition réunissant plus de 2.500 signatures demande la réouverture du pont Fraiteur. Des motions ont été déposées à l'initiative de mes collègues DéFi, Laurent Van Steensel à Watermael-Boitsfort, Matthieu Pillois à Auderghem et Alexandra Philippe à Ixelles. Elles ont été adoptées à Watermael-Boitsfort et à Auderghem, tandis que celle d'Ixelles a été rejetée.

²¹⁵⁹ *Volgens tellingen van Brussel Mobiliteit is het verkeer op sommige wegen rond de Fraiteurbrug met 45% toegenomen, ook al is het telewerk nog altijd in voege. Wegen als de Visserijstraat zijn niet voorzien op zoveel verkeer. De staat van wegen en woningen verslechtert door de toegenomen verkeersdruk. De bussen van lijnen 17, 41 en 95 rijden trager. Ten slotte klagen de handelaars rond het kerkhof van Elsene dat ze minder klanten over de vloer krijgen.*

2.500 burgers hebben een petitie ondertekend om de herinvoering van tweerichtingsverkeer op de Fraiteurbrug te vragen.

Wanneer wordt het eenrichtingsverkeer op de brug geëvalueerd en volgens welke methode? Komt er een algemene mobiliteitsstudie over het eenrichtingsverkeer op de brug, om de impact op de omliggende gemeenten te meten?

Bent u van plan om via burgerparticipatie tot een aanvaardbare oplossing te komen? Ik vraag u met aandrang om, in afwachting van een oplossing, het tweerichtingsverkeer op de Fraiteurbrug te herstellen.

²¹⁶¹ **De heer David Leisterh (MR)** (in het Frans).- *De invoering van eenrichtingsverkeer op de Fraiteurbrug heeft tot twee problemen geleid. Ten eerste komen er minder klanten over de vloer bij de handelszaken aan het kerkhof van Elsene. Ten tweede heeft het autoverkeer zich naar een aantal omliggende straten verplaatst, waar het wegdek schade ondervindt en de bewoners klagen over geluidsoverlast en verkeersdrukke.*

Bent u op de hoogte van de situatie? Bent u van plan om het tweerichtingsverkeer op de Fraiteurbrug te herstellen?

²¹⁶³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het eenrichtingsverkeer op de Fraiteurbrug is belangrijk om de doelstellingen van Good Move te verwezenlijken.*

Het verkeer op de brug moest worden herzien om er de actieve vervoermiddelen te bevorderen. Dagelijks steken zowat 3.500 studenten en 500 docenten van de ULB de brug over. De ingreep verbetert het comfort en de veiligheid van voetgangers, personen met een beperkte mobiliteit en fietsers.

Buslijn 71 is de drukste van het land. Dankzij het eenrichtingsverkeer kunnen de vele busreizigers kostbare tijd

Pourriez-vous m'indiquer quand l'évaluation de la fermeture du pont Fraiteur aura lieu et selon quelle méthodologie ? Se fera-t-elle en concertation avec les trois communes concernées ?

Prévoyez-vous de mener une étude globale de mobilité sur la mise à sens unique du pont Fraiteur à la circulation automobile et son impact sur les quartiers boitsfortois, auderghemois et ixellois ?

Prévoyez-vous de mettre en place un processus de participation citoyenne pour présenter cette évaluation et coconstruire une solution de mobilité acceptable pour tous, visant à apaiser les quartiers résidentiels et à éviter le report de trafic de transit ?

Vu la mobilisation citoyenne, les reports de trafic, les dégradations consécutives de voiries et d'habitations, l'impact sur les commerces du Cimetière d'Ixelles, et dans l'attente de l'évaluation et de la concertation avec les trois communes, les habitants et les commerçants, pourriez-vous rouvrir d'urgence le pont Fraiteur dans les deux sens de la circulation automobile ?

M. David Leisterh (MR).- Je connais bien ce dossier : j'habite non loin du pont Fraiteur. Sa fermeture a engendré deux types de problèmes. D'abord, les commerçants du Cimetière d'Ixelles, fort nombreux, constatent une diminution de la fréquentation de leurs commerces.

Ensuite, le trafic de transit automobile s'est reporté sur une série de rues avoisinantes, dont la rue des Pêcheries à Watermael-Boitsfort, qui s'est transformée en "autoroute des Pêcheries". Ce report de trafic engendre une dégradation rapide et importante du revêtement, une augmentation des nuisances sonores et une explosion du trafic. Il a également des effets sur la fluidité des transports en commun.

Cette fermeture occasionne donc une détérioration de la qualité de vie des riverains du pont Fraiteur et doit être revue.

Êtes-vous au courant des situations compliquées que cette fermeture a engendrées ? Prévoyez-vous, dans un délai le plus court possible, une réouverture de ce pont et/ou d'autres solutions qui auraient nettement moins d'impact, tant sur les commerces que sur les riverains ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La mise à sens unique du pont s'inscrit dans le projet plus vaste du réaménagement de façade à façade de l'avenue Fraiteur. Elle est essentielle pour répondre aux ambitions d'amélioration des transports en commun et aux ambitions du plan Good Move. Le pont et l'avenue Fraiteur cumulent les fonctions piéton plus (liaison intercampus), vélo plus (réseau express régional vélo) et transports publics confort. Il s'agit par ailleurs d'un réseau auto quartier.

Pour ce qui est des réseaux piéton plus et vélo plus, le pont Fraiteur - qui relie les deux plus grands campus de notre Région comptant des dizaines de milliers d'étudiants - avait vraiment besoin d'être révisé afin d'améliorer les modes actifs. Quelque

winnen. Als we het openbaar vervoer aantrekkelijker willen maken, moeten de verbindingen sneller en regelmatiger worden.

Dankzij de ingreep is de verkeersdruk rond het kerkhof van Elsene gedaald. Voorheen was er te veel doorgaand verkeer. Dat wordt nu naar de grote verkeersaders geleid.

3.500 étudiants et 500 enseignants de l'ULB empruntent le pont chaque jour. La mise à sens unique offre une amélioration importante du confort et de la sécurité des piétons, des personnes à mobilité réduite et des cyclistes. C'était indispensable. Sans la mise à sens unique, les vélos devaient se déplacer dans la circulation automobile.

Concernant le réseau de transports publics confort, la ligne du bus 71 est la première ligne du pays. La déclaration de politique régionale en a fait une ligne Chrono, c'est-à-dire qu'un bus y passe toutes les trois minutes. La mise à sens unique du pont Fraiteur a fait gagner un temps précieux aux 500.000 passagers par mois.

Si nous voulons augmenter l'attractivité du transport public, nous devons absolument rendre les lignes plus rapides et régulières, particulièrement des lignes aussi importantes que la ligne 71.

Enfin, le nouvel aménagement a apaisé la circulation du quartier du Cimetière d'Ixelles. Ce quartier subissait beaucoup de trafic de transit, qui constituait deux tiers du trafic sur le pont. Très animé, le quartier méritait ce nouveau plan de circulation et une canalisation du trafic sur les grands axes.

L'avenue Maurice, par exemple, est une voirie locale qui subissait un trafic de transit insupportable. Elle a vu le nombre de voitures diminuer de plus de 200 véhicules par heure aux heures de pointe.

Bien entendu, la création d'un report de trafic dans les quartiers avoisinants est contraire au plan Good Move et ce n'est pas l'objectif. Le trafic de transit doit être maintenu sur les axes structurants et il ne peut causer de nuisances dans les quartiers. Nous avons donc pris très au sérieux les remarques des communes d'Auderghem, Ixelles et Watermael-Boitsfort. Une consultation des trois communes a eu lieu le 28 octobre dernier.

Bruxelles Mobilité a évalué et quantifié les nouveaux itinéraires de trafic de transit dans les autres quartiers. Le projet a été observé à l'aide de différents comptages, données de véhicules traceurs et observations par caméra.

Un report de trafic a en effet été constaté sur l'itinéraire Pêcheries-Visé, une voirie auto confort. En comparant le temps de parcours sur l'itinéraire Pêcheries-Visé entre octobre 2019 - avant la crise sanitaire, donc - et octobre 2021, nous constatons une augmentation de quatre à cinq minutes en heures de pointe (matin et soir). En octobre 2021, le trafic était pratiquement revenu à 100 % de celui enregistré avant l'épidémie de Covid-19.

Pour le parcours entre la rue des Trois Tilleuls et le rond-point du cimetière d'Ixelles, nous ne notons pas d'augmentation significative du temps de parcours en heures de pointe du matin, et une augmentation de deux minutes en heures de pointe du soir. En dehors des heures de pointe, l'augmentation des temps de parcours est peu, voire pas significative sur tous les itinéraires.

²¹⁶⁵ *Dat het verkeer in de omliggende wijken is gestegen, druist in tegen het Good Moveplan. Doorgaand verkeer mag niet voor overlast zorgen in de wijken. We hebben de opmerkingen van de omliggende gemeenten dus zeer ernstig genomen en hen op 28 oktober geraadpleegd.*

Brussel Mobiliteit heeft het doorgaand verkeer in de betrokken wijken gemeten en stelde enkel een stijging van de verkeersdruk vast op het traject Visserijstraat-Visélaan.

We zoeken naar een oplossing om de negatieve impact op de buurtbewoners te verzachten. Een terugkeer naar de vroegere situatie is echter geen optie. Verschillende alternatieven zullen worden onderzocht in een extra mobiliteitsstudie van Brussel Mobiliteit. De drie betrokken gemeenten zullen deel uitmaken van het begeleidingscomité. De studie zal ook een participatief hoofdstuk omvatten.

²¹⁶⁷ **De heer Marc Loewenstein (DÉFI)** (in het Frans).- *Ik besef dat er aan de Fraiteurbrug verbeteringen moeten komen voor de actieve vervoermiddelen. Tussen de reissnelheid van bus 71 en de rust van de buurtbewoners moet echter een evenwicht worden gevonden. Het welzijn van de Brusselaars moet altijd prioritair blijven. De rust in de ene wijk mag niet ten koste gaan van die in een andere wijk.*

Er is geen mobiliteitsstudie uitgevoerd naar de impact van de maatregel. Er komt inspraak in de toekomst, maar u had daar eerder al voor moeten zorgen. U hebt de weggebruikers en burgers tegen elkaar opgezet.

Ik vraag dus om een stap terug te zetten, het tweerichtingsverkeer op de brug te herstellen en de procedure te herstarten om die met het nodige overleg gepaard te laten gaan.

L'objectif est de rechercher des solutions pour réduire l'impact négatif sur les riverains. Un retour à la situation antérieure n'est pas envisageable puisqu'il réduirait à néant le gain en mobilité active, en transports publics et en qualité de vie pour le quartier.

Les autres options envisageables feront l'objet d'une étude de mobilité supplémentaire qui sera lancée sous peu par Bruxelles Mobilité et dont le comité d'accompagnement réunira les trois communes concernées. Cette étude comprendra également un volet participatif.

Il est à noter que le plan Good Move vise à diminuer le trafic sur toutes les voiries, y compris les voiries auto confort.

Dès que l'étude complémentaire aura été finalisée et que le comité d'accompagnement aura terminé son travail, nous reviendrons sur ce projet.

M. Marc Loewenstein (DÉFI).- Je suis tout à fait conscient que des améliorations sont à apporter au niveau de ce pont pour les modes actifs. Comme c'est le cas pour le dossier ixellois relatif aux avenues du Derby et du Pesage, déjà abordé en commission, nous mettons ici en balance la vitesse commerciale du bus 71 et la tranquillité des riverains. Je pense que le bien-être des Bruxellois doit toujours demeurer prioritaire et nombre de mes collègues le confirmeront. Vous avez, vous aussi, marqué votre intérêt pour cette problématique en réponse à plusieurs questions.

Vous dites que la fermeture a permis d'apaiser un quartier. C'est vrai, mais cela s'est fait au détriment d'un autre. Vous avez évoqué le bien réel report des charges. À mon sens, ce dossier a pris un mauvais départ. S'il a bénéficié du soutien de la commune d'Ixelles, les communes d'Auderghem et Watermael-Boitsfort, pourtant directement touchées, n'ont pas été consultées. Elles l'ont d'ailleurs fait savoir en adoptant des motions. En outre, si cette fermeture fait le bonheur de certains, les habitants et commerçants concernés n'ont pas non plus été consultés en amont.

Pour rappel, il n'existe pas d'étude de mobilité sur l'impact du report de trafic dû à la mise à sens unique du pont Fraiteur. Là encore, les questions de participation et de concertation restent de mise. Vous nous dites qu'une participation sera prévue à l'avenir, mais il me semble qu'elle aurait dû être organisée en amont. En les négligeant, vous avez monté les usagers et riverains les uns contre les autres. Cette situation est interpellante compte tenu de la méthodologie développée dans le plan régional de mobilité Good Move.

Je réitère donc ma demande de faire un pas en arrière, de remettre le pont Fraiteur à double sens et de recommencer le processus avec toute l'objectivation et la concertation nécessaires. Dans la conclusion de votre réponse, vous expliquez ne pas vouloir revenir en arrière pour ne pas perdre ce que vous avez gagné. Toutefois, ce que vous avez gagné d'un côté a engendré des pertes de l'autre. Nous le regrettons et j'espère que nous pourrions reprendre le processus au début, au bénéfice de tout un chacun.

2169 **De heer David Leisterh (MR)** (in het Frans).- *Het is een goed idee om zo snel mogelijk overleg te organiseren met de gemeenten en betrokkenen. Ik moedig u aan om de oorspronkelijke verkeerssituatie te herstellen.*

2171 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Voor de actieve vervoermiddelen en het openbaar vervoer is de maatregel erg positief.*

Wat de verplaatsing van het doorgaand verkeer betreft, gaan we op zoek naar oplossingen: er is een begeleidingscomité opgericht en er loopt een extra mobiliteitsstudie.

- De incidenten zijn gesloten.

2175 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

2175 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

2175 **betreffende "de tenuitvoerlegging van de 'Metropolitane mobiliteitsraad' volgens Good Move".**

2177 **De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (in het Frans).- *Om de doelstellingen van Good Move te verwezenlijken, moeten we streven naar samenwerking met en steun van de andere Belgische beleidsniveaus. Het gewest steunt de oprichting van een metropolitane mobiliteitsraad. Volgens Good Move zal dat orgaan een snel en doeltreffend mobiliteitsbeleid mogelijk maken.*

De raad zou zich over heel wat thema's kunnen buigen, zoals de belastinghervorming inzake de bedrijfswagens of de aanpassing van de Wegcode.

Wat hebt u concreet ondernomen om de metropolitane mobiliteitsraad op te richten? Hebt u het onderwerp al besproken met de andere gewesten en de federale overheid? Kunt u ons een tijdschema bezorgen? Hoe zal het orgaan functioneren?

M. David Leisterh (MR).- L'organisation d'une concertation, le plus rapidement possible, avec les acteurs et les communes, est une bonne idée. Je ne peux que vous encourager, même si je pense que ce n'est pas l'option que vous retiendrez, à revenir à la situation précédente. Lorsque cette concertation aura débouché sur une solution, il restera encore à l'appliquer sur le terrain.

En attendant, la vie des riverains de ce pont est très difficile. Il faut entendre leur détresse et y apporter une solution. Il est temps de trouver une solution pérenne pour la mobilité à Bruxelles, en concertation avec les acteurs publics et privés.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je tiens à souligner le gain réalisé en matière de modes actifs et de fluidité des transports en commun, et plus précisément du bus 71, sur le tronçon en question.

Je ne partage pas votre vision selon laquelle ce qui a été gagné d'un côté a été perdu de l'autre. Nous allons, bien entendu, chercher des solutions pour remédier au report partiel de trafic constaté. À cet effet, un comité d'accompagnement a été mis en place et une étude de mobilité supplémentaire est en cours. Des réponses seront ainsi apportées afin de renvoyer le trafic sur les axes structurants. Je suis sûre que nous reviendrons encore sur ce sujet à l'avenir.

- Les incidents sont clos.

QUESTION ORALE DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER

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 du 'conseil métropolitain de la mobilité' selon Good Move".

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Le plan Good Move s'inscrit dans une vision de mobilité globale concernant l'ensemble des déplacements dans et autour de Bruxelles. Pour atteindre les objectifs énoncés dans ce plan régional de mobilité, des mécanismes de coopération doivent être favorisés et des actions doivent être portées par d'autres entités que la Région bruxelloise elle-même. En effet, Bruxelles est enclavée dans la Région flamande tout en étant proche de la Région wallonne. Elle a donc besoin du soutien de ces Régions.

Selon Good Move, la Région défend ainsi l'idée de constituer un organisme métropolitain de gestion de la mobilité, en instaurant une coopération avec les Régions flamande et wallonne et l'État fédéral. Pour aboutir à des résultats et garantir un suivi des actions, la Région bruxelloise soutient l'instauration d'un conseil métropolitain de la mobilité, qui serait compétent pour gérer la mobilité au niveau suprabruxellois.

Ce projet est souhaitable et doit être soutenu pour assurer une efficacité des enjeux de mobilité. Le plan Good Move indique

que cet organe permettra d'agir efficacement et rapidement, selon la structure de gouvernance la plus adaptée à chaque projet et sans devoir attendre un accord de stratégie globale.

Ce conseil métropolitain de la mobilité serait intéressant dans le cadre d'une série de dossiers, comme la tarification des poids lourds, la mise en œuvre du réseau express régional vélo, la réforme de la fiscalité des voitures de société, l'adaptation du Code de la route et le développement de services visant à encourager l'usage des transports publics ou du covoiturage. Avec le plan Good Move, Bruxelles choisit en principe la voie d'une ville vivable et de la sécurité routière, en misant sur une circulation apaisée, des transports publics renforcés et une meilleure fluidité du trafic.

Qu'avez-vous entrepris concrètement pour mettre sur pied le conseil métropolitain de la mobilité, depuis l'établissement du plan Good Move en mars 2020 ? Avez-vous déjà lancé la concertation avec les autres Régions et l'État fédéral ? Des contacts ont-ils eu lieu avec des représentants des administrations ? Dans l'affirmative, qu'avez-vous déjà démarré ?

Pouvez-vous nous donner le calendrier des échéances concernant la mise en œuvre de ce conseil métropolitain de la mobilité ?

Enfin, comment comptez-vous faire fonctionner cet organe ? Selon quelle structure et à quelle fréquence ? Comment assurerez-vous son financement ?

²¹⁷⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De idee van een metropolitane gemeenschap is ontstaan ten gevolge van de splitsing van het arrondissement Brussel-Halle-Vilvoorde in 2011.*

Een samenwerkingsakkoord tussen de gewesten moet de werking en de opdracht van de raad nog vaststellen. Uw vragen daarover kunt u aan de minister-president stellen. De pogingen van de vorige Brusselse regeringen om de raad op te richten, zijn in een politieke impasse gestrand.

Aangezien het moeilijk is om met de deelstaten en de federale overheid mobiliteitsakkoorden te bereiken, wordt er in Good Move voorgesteld om:

- de werking van de interministeriële conferentie Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie te herzien;

- voorrang te geven aan concrete projecten, zonder een globaal politiek akkoord af te wachten.

De interministeriële conferentie is de voorbije tijd regelmatig bijeengekomen. Ik verwijs ook naar schriftelijke vraag nr. 991 van mevrouw Debaets. Daarnaast wordt het overleg in het kader van de GEN-stuurgroep met succes voortgezet.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'idée de la création d'une Communauté métropolitaine de Bruxelles (CMB) est l'une des conséquences de l'accord sur la scission de l'arrondissement de Bruxelles-Hal-Vilvorde de 2011, qui fait partie de la sixième réforme de l'État. La communauté est prévue comme un organisme consultatif de concertation. Les décisions prises par la CMB ne sont pas contraignantes.

La CMB est principalement prévue par la loi de 2012 qui concerne des matières d'importance transrégionale, telles que la mobilité dans et autour de Bruxelles. Un accord de coopération entre les Régions devrait encore fixer les modalités et l'objet de cet organisme. Je vous renvoie à ce sujet vers le ministre-président, à la tête du projet. Notez que les précédents gouvernements bruxellois ont tenté à plusieurs reprises de créer la CMB, mais ils se sont à chaque fois heurtés à un blocage politique.

Constatant la difficulté d'organiser des concertations et de parvenir à des accords entre les trois entités fédérées et l'État fédéral concernant la mobilité, le plan Good Move a proposé :

- de repenser le fonctionnement de la conférence interministérielle de la mobilité, de l'infrastructure et des télécommunications (fondé sur les accords liés au réseau express régional et piloté par le gouvernement fédéral) ;

De drie deelstaten en de federale overheid werken samen ook aan specifieke dossiers in het kader van een reeks werkgroepen beleidscoördinatie.

- de prioritairement avancer et collaborer sur des projets concrets entre les entités concernées sans attendre d'accords politiques globaux.

Pour ce premier, la conférence interministérielle s'est réunie fréquemment ces derniers temps et a discuté d'un large ensemble de sujets, ceci à l'instigation de mon collègue fédéral M. Gilkinet, qui y investit beaucoup d'énergie et d'enthousiasme.

Ainsi, Bruxelles Mobilité et la Région bruxelloise ont développé divers lieux d'échanges et projets en commun avec d'autres entités de la zone métropolitaine. Je vous renvoie aussi à la question écrite n° 991 de Mme Debaets concernant la coopération et la concertation que je maintiens avec les membres du gouvernement fédéral, dans bien des cas avec les quatre entités.

À titre d'exemple, les concertations et groupes de travail dans le cadre du comité de pilotage du réseau express régional se poursuivent avec les quatre entités et les quatre opérateurs afin de développer les services ferroviaires - avec succès, comme en témoigne la récente intégration tarifaire.

Les quatre entités collaborent sur des dossiers spécifiques comme la réforme du Code de la route ou la mise en place du projet de mobilité tout-en-un via des groupes de travail interfédéraux, la plupart du temps pilotés par le cabinet de M. Gilkinet, que je remercie.

Par ailleurs, le SPF Mobilité et transports, Bruxelles Mobilité, le service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures, et le département de la mobilité et des travaux publics de la Région flamande ont officiellement lancé fin septembre Be4Move, la nouvelle plateforme de concertation intrabelge qui réunit les quatre administrations précitées du transport et de la mobilité. Elle vise à renforcer la coordination des points de vue belges avant de les défendre au niveau européen. Bruxelles Mobilité assurera la présidence pour la période de septembre 2021 à août 2022.

Les représentants des autorités organisatrices des transports des trois Régions se rencontrent tous les trois mois pour échanger, notamment sur le transport public entre les Régions. Voilà quelques éléments de réponses. Si vous souhaitez davantage d'informations, je vous invite à nouveau à lire ma réponse à la question de Mme Debaets.

S'agissant des Régions bruxelloise et flamande, je vous renvoie à ma réponse à M. de Patoul, datant de juillet dernier, concernant la coopération entre les deux Régions.

À titre d'exemple, des réunions mensuelles d'échanges regroupent des représentants des services de planification de Bruxelles Mobilité, de la STIB, de perspective.brussels, du conseil de région de transport et de De Werkvennootschap. Des sujets variés y sont abordés, des groupes de travail sur des dossiers spécifiques sont mis en place et diverses études

²¹⁸¹ *Be4Move, het nieuwe intra-Belgische overlegplatform, werd eind september opgericht. Het verenigt de administraties van vervoer en mobiliteit van de deelstaten en de federale overheid. Het platform moet zorgen voor een betere coördinatie van de Belgische standpunten alvorens die op Europees niveau worden verdedigd.*

Wat de samenwerking met het Vlaams Gewest betreft, verwijs ik naar mijn antwoord op de vraag van de heer de Patoul van juli 2021.

Brussel Mobiliteit, de MIVB, perspective.brussels, de vervoerregioraad en De Werkvennootschap komen maandelijks bijeen. Op die vergaderingen worden uiteenlopende onderwerpen besproken en worden werkgroepen over specifieke dossiers opgericht.

2183 **De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (in het Frans).- *Ik twijfel er niet aan dat u zich inzet, maar sommige dossiers komen maar niet van de grond. De Brusselse mobiliteit is het grootste slachtoffer van het uitblijven van de metropolitane gemeenschap. Het is onaanvaardbaar dat alleen dit deel van het akkoord voor de zesde staatshervorming niet wordt uitgevoerd. U zou de minister-president moeten vragen om het onderwerp op de agenda van het volgende Overlegcomité te plaatsen.*

2185 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Deze regering is niet de eerste die er niet in slaagt om de metropolitane mobiliteitsraad op te zetten.*

Akkoorden moeten uiteraard worden nageleefd. In plaats van de totstandkoming van de raad af te wachten, hebben we er echter de voorkeur aan gegeven om alvast op andere manieren samen te werken. Ik heb veel voorbeelden opgesomd waarbij we proberen samen te werken en naar gezamenlijke oplossingen zoeken.

2185 **De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (in het Frans).- *Ik zeg niet dat u niets hebt gedaan. Alles wat u hebt ondernomen, is positief. We moeten echter vastberaden blijven wat de uitvoering van dit deel van het akkoord betreft. Dit dossier zou een van de stokpaardjes van de regering moeten zijn, maar ik verneem er*

et projets sont menés régulièrement et coconstruits par les administrations concernées.

Voilà quelques exemples qui prouvent que nous avons la volonté de faire avancer ce dossier ensemble, même s'il subsiste des divergences. Lors des conférences interministérielles, nous ne sommes pas toujours d'accord, mais nous veillons à discuter et à sopeser les divers arguments.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Je ne doute pas de votre investissement dans la concertation dans le cadre de dossiers où vous l'estimez utile, mais on constate que certains dossiers n'avancent pas. Ce n'est pas pour rien que ce conseil métropolitain avait été demandé par la sixième réforme de l'État.

La mobilité bruxelloise est la principale victime de l'absence de cette zone métropolitaine. Vous devez, comme je l'ai dit au ministre-président, mettre le sujet à l'agenda du Comité de concertation.

Je trouve inadmissible que cette seule partie de l'accord ne soit pas appliquée. Si Bruxelles laisse passer ce manquement qui sape la confiance, elle ouvre la porte aux occasions de se faire marcher sur les pieds à la prochaine discussion interrégionale et entre entités. Puisque c'est dans les matières dont vous êtes responsable que les conséquences sont les plus visibles, je vous invite à exiger de votre ministre-président qu'il mette le sujet à l'ordre du jour du prochain Comité de concertation. À défaut, vous feriez preuve d'une grande faiblesse en tant que responsables politiques bruxellois.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les précédents gouvernements ont déjà été confrontés à cette situation et le nôtre n'est pas le premier à ne pas parvenir à mettre en œuvre ce conseil métropolitain de la mobilité.

Il faut bien sûr respecter les accords qui ont été conclus. Toutefois, il y aura toujours des conflits. Plutôt que d'attendre la mise en place de ce conseil, nous avons préféré agir afin de permettre la concertation, notamment dans le cadre de conférences interministérielles et de groupes de travail. J'ai énuméré de nombreux exemples dans lesquels nous essayons de travailler ensemble. Ils portent tant sur des sujets sur lesquels nous sommes d'accord que sur des sujets sur lesquels nous sommes en désaccord. Concernant le contrôle technique pour les véhicules à deux roues par exemple, nous n'étions pas tous sur la même longueur d'onde, mais nous en avons discuté afin de trouver un compromis.

Nous collaborons sur de nombreux dossiers et nous cherchons des solutions communes. L'enclavement du plateau du Heysel, qui lie la Flandre à Bruxelles, en est un bon exemple.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Je ne dis pas que vous n'avez rien fait. Toutes les actions que vous avez entreprises sont positives. Nous devons bien sûr continuer à avancer.

niets over. De minister-president heeft het nog altijd niet op de agenda van het Overlegcomité geplaatst.

- Het incident is gesloten.

Il n'empêche que nous devons rester fermes sur cette partie de l'accord. Nous ne pouvons pas jeter l'éponge en se disant que le temps passe et que tout le monde a essayé en vain. Ce sujet doit être un des chevaux de bataille de ce gouvernement. Je n'entends et ne vois toutefois rien à ce propos. D'ailleurs, le ministre-président ne l'a toujours pas mis à l'agenda du Comité de concertation, ce qui démontre que ce n'est pas une priorité pour lui. En votre qualité de ministre de la mobilité, j'estime que vous devriez vous en offusquer.

- L'incident est clos.