



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

**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 17 JANVIER 2023**

---

**SESSION 2022-2023**

---

**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 17 JANUARI 2023**

---

**ZITTING 2022-2023**

---

### *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

### *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

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

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

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse  
[www.parlement.brussels](http://www.parlement.brussels)

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

Publicatie uitgegeven door het  
Brussels Hoofdstedelijk Parlement  
Directie Verslaggeving  
Tel. 02 549 68 00  
E-mail [criv@parlement.brussels](mailto:criv@parlement.brussels)

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op  
[www.parlement.brussels](http://www.parlement.brussels)

## SOMMAIRE

Question orale de M. Sevket Temiz 5

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

et à M. Pascal Smet, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'Urbanisme et du Patrimoine, des Relations européennes et internationales, du Commerce extérieur et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,

concernant les conséquences du réaménagement des arrêts de la STIB sur le quotidien des habitants de l'avenue Rogier.

Question orale de M. Ibrahim Dönmez 7

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

concernant le projet de réaménagement du tronçon Bourdon-Crematorium.

Question orale de M. Ibrahim Dönmez 8

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 chantier de la chaussée de Haecht.

Question orale jointe de Mme Latifa Aït Baala 8

concernant le réaménagement de la chaussée de Haecht.

## INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Sevket Temiz 5

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

en aan de heer Pascal Smet, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

betreffende de gevolgen van de reorganisatie van de MIVB-haltes voor het dagelijks leven van de bewoners van de Rogierlaan.

Mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez 7

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

betreffende het project voor de herinrichting van het gedeelte van de Alsebergesteeweg tussen de Horzelstraat en het crematorium.

Mondelinge vraag van de heer Ibrahim Dönmez 8

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

betreffende de werken aan de Haachtsesteenweg.

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Latifa Aït Baala 8

betreffende de herinrichting van de Haachtsesteenweg.

<p>Question orale de M. Marc Loewenstein</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 l'avenir du bus 90.</p>	14	<p>Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein</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 toekomst van bus 90.</p>
<p>Question orale de Mme Joëlle Maison</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 l'état d'avancement de l'action 14 relative aux contrôles de vitesse sur les voiries régionales et communales prévue dans le cadre de l'action « safe speed » du plan d'actions régional de sécurité routière (2021- 2030).</p>	16	<p>Mondelinge vraag van mevrouw Joëlle Maison</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 voortgang van actie 14 betreffende de snelheidscontroles op de gewestelijke en gemeentelijke wegen voorzien in het kader van de actie 'safe speed' van het gewestelijke Actieplan verkeersveiligheid (2021-2030).</p>
<p>Question orale de Mme Aurélie Czekalski</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 nouvelle piste cyclable de l'avenue Churchill.</p>	20	<p>Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski</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 nieuwe fietspad van de Winston Churchillaan.</p>
<p>Question orale de Mme Aurélie Czekalski</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 l'état de la toiture du tunnel Bailli.</p>	22	<p>Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski</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 staat van het dak van de Baljuwtunnel.</p>

1101 Présidence : M. David Weytsman, deuxième vice-président.

Voorzitterschap: de heer David Weytsman, tweede ondervoorzitter.

1105 **M. le président.-** Pendant sa convalescence, Mme la ministre Elke Van den Brandt sera remplacée par Mme la secrétaire d'État Barbara Trachte.

**De voorzitter.-** Tijdens haar ziekteverlof zal minister Elke Van den Brandt worden vervangen door staatssecretaris Barbara Trachte.

1105 **QUESTION ORALE DE M. SEVKET TEMIZ**

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SEVKET TEMIZ**

1105 **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,**

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

1105 **et à M. Pascal Smet, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'Urbanisme et du Patrimoine, des Relations européennes et internationales, du Commerce extérieur et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,**

**en aan de heer Pascal Smet, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,**

1105 **concernant les conséquences du réaménagement des arrêts de la STIB sur le quotidien des habitants de l'avenue Rogier.**

**betreffende de gevolgen van de reorganisatie van de MIVB-haltes voor het dagelijks leven van de bewoners van de Rogierlaan.**

1107 **M. Sevket Temiz (PS).-** À la suite des travaux réalisés par la STIB avenue Rogier à Schaerbeek, plusieurs problèmes sont apparus, plus particulièrement au niveau du tronçon situé entre la rue des Coteaux et la rue Josaphat.

**De heer Sevket Temiz (PS) (in het Frans).-** Na de werkzaamheden van de MIVB in de Rogierlaan te Schaerbeek zijn er verschillende problemen opgedoken.

*Niet alleen waren de werkzaamheden erg onveilig en vervelend voor de buurtbewoners, maar doordat de perrons aan de haltes verhoogd werden tot 30 cm, is het voor de mensen die daar wonen ook heel moeilijk geworden om te verhuizen. Verhuiswagens kunnen er niet parkeren en door de elektrische kabels van de trams kunnen er ook geen verhuisliften geplaatst worden.*

*Hoe moeten die mensen nu verhuizen? Hoe kan de brandweer de hoger gelegen verdiepingen van die woningen bereiken? Heeft de MIVB vooraf het advies gevraagd van de brandweer en de gemeente? Zijn die adviezen beschikbaar? Zijn deze problemen gemeld tijdens het openbaar onderzoek?*

En effet, une sécurisation et un élargissement des zones d'arrêt de tram et de bus Coteaux ont été réalisés à partir de mars 2020. Ces nouveaux profils d'aménagements de la STIB portent la hauteur d'un quai d'embarquement mixte tram-bus à 20 cm. Les nouveaux embarcadères de cet arrêt sont multiples : pour les bus 65 et 66, le plateau est situé à 20 cm de la chaussée ; pour le tram 25, il est à 30 cm de la chaussée.

Inutile de revenir ici sur le caractère impérieux des travaux déjà réalisés au vu des problèmes d'exiguïté, d'insécurité et de l'absence complète de guidage pour malvoyants et pour personne à mobilité réduite qui existaient sur cet axe très fréquenté.

En revanche, les riverains domiciliés aux numéros se trouvant au niveau des embarcadères de la STIB ont des difficultés pour déménager, les 30 cm de hauteur des quais rendant impossible toute manœuvre de circulation de véhicule de déménagement. De plus, les réseaux électriques des câbles de tram rendent tout aussi impossible l'installation d'un lift afin d'exécuter un déménagement en bonne et due forme.

Quelles possibilités sont offertes aux riverains schaarbeekoïses qui veulent déménager d'une habitation sise au niveau d'un de ces embarcadères ?

En cas d'incendie à un étage supérieur d'une de ces habitations, comment l'échelle aérienne pivotante d'un camion pompier peut-elle atteindre le feu malgré ces obstacles ?

Les avis du Siamu et de la commune ont-ils été demandés et sont-ils disponibles ?

Ce problème a-t-il été soulevé lors des enquêtes publiques ?

<sup>1109</sup> **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- Un peu partout à Bruxelles se trouvent dans les rues des lignes aériennes et du mobilier urbain tel que des abris ou des poteaux d'arrêts. Les personnes qui habitent au niveau de ces installations doivent bien entendu pouvoir emménager ou déménager. Il est également primordial que les services de secours puissent intervenir à ces endroits au besoin. Il existe donc des procédures bien rodées pour ces cas de figure. Pour toute urgence – pompier, ambulance, police –, ces services peuvent se mettre en relation avec le dispatching de la STIB qui a la possibilité de mettre en œuvre différents scénarios. En cas d'incendie, les services du Siamu sont habilités à travailler selon la configuration des lieux et en présence de caténaires à proximité.

En cas de déménagement, le formulaire de contact de la STIB permet d'indiquer que l'on souhaite effectuer un déménagement quelque part sur le réseau. La STIB fait dès lors le nécessaire au cas par cas. Il est par exemple possible de déplacer du mobilier urbain ou de réaliser une construction provisoire dans le cas où un fil tendeur serait dans le chemin d'un lift.

Les sociétés de déménagement disposent d'équipements spécifiques leur permettant de faire leur travail en toute sécurité et sans problème d'accessibilité. Il est par ailleurs possible de procéder à des déménagements depuis l'espace carrossable, à condition qu'il n'y ait pas d'exploitation de tram, c'est-à-dire de nuit, après la rentrée du dernier tram et avant l'injection du premier tram de la journée.

En ce qui concerne plus spécifiquement l'avenue Rogier, tant le Siamu que la commune ont donné leur avis dans le cadre de l'instruction de la demande de permis d'urbanisme introduite par la STIB. Le Siamu a rendu un avis favorable le 25 avril 2019. L'avis de la commune, lui aussi favorable, a été remis le 23 octobre 2019, sous certaines conditions. C'est sur la base de ces deux avis notamment que le permis d'urbanisme a été délivré par la direction de l'urbanisme.

Enfin, les questions relatives à l'accessibilité des services de déménagement aux habitations situées à la hauteur de l'arrêt Coteaux n'ont pas été évoquées en enquête publique. Elles ne constituent pas un problème.

<sup>1111</sup> **M. Sevket Temiz (PS).**- Je peux comprendre votre réponse concernant les services d'incendie, d'urgence et de police. Cependant, dans la pratique, la situation est compliquée, notamment en cas de déménagement. Les délais d'attente sont extrêmement longs, étant donné qu'il faut obtenir l'autorisation de la STIB, mais aussi celle de la commune. On ne peut demander aux riverains de déménager la nuit.

Par ailleurs, ce genre de travaux devraient être exécutés avec plus d'efficacité à l'avenir. Pour rappel, il y a quelques années, un arrêt

**Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).**- *Elektrische kabels, bushokjes, perrons enzovoort vind je zo'n beetje overal in Brussel. Uiteraard moeten de mensen die in de omgeving wonen, kunnen verhuizen en moeten de huizen bereikbaar zijn voor de hulpdiensten. Daar bestaan dan ook procedures voor die al vaak hun nut hebben bewezen.*

*Bij noodgevallen nemen de hulpdiensten contact op met de oproepcentrale van de MIVB en treden er bepaalde scenario's in werking. De brandweer is voor alle situaties uitgerust en kan maatregelen nemen als er bijvoorbeeld een kabel in de weg hangt.*

*Ook een verhuizing kun je melden bij de MIVB. Die kan dan bijvoorbeeld bepaald stadsmeubilair verplaatsen of een tijdelijke constructie plaatsen waar er een verhuislift moet komen. Verhuisdiensten beschikken ook over het nodige materieel om hun werk te kunnen doen. Buiten de uren waarop de trams rijden, kunnen ze trouwens ook werken vanaf de tramsporen.*

*In het geval van de Rogierlaan hebben de brandweer en de gemeente allebei een gunstig advies verstrekt. In het geval van de gemeente gebeurde dat onder voorwaarden. Op basis daarvan werd de stedenbouwkundige vergunning afgegeven. Tijdens het openbaar onderzoek werden er geen problemen met verhuizingen gemeld omdat die zich niet voordoen.*

**De heer Sevket Temiz (PS) (in het Frans).**- *Verhuizingen liggen toch moeilijker dan u laat uitschijnen. De wachttijden om toestemming te krijgen van de MIVB en de gemeente zijn erg lang en je kunt ook moeilijk verwachten dat buurtbewoners 's nachts verhuizen omdat de trams dan niet rijden.*

*In de toekomst moet de MIVB zich van dergelijke problemen bewust zijn en dit soort werken efficiënter uitvoeren.*

de tram avait déjà été déplacé avenue de la Reine. Les riverains concernés ont alors déposé plainte et obtenu gain de cause face à la STIB, qui a été contrainte de redéplacer l'arrêt en question. Pour éviter ce genre d'interventions des riverains dans le futur, la STIB devrait être sensibilisée à ces problèmes.

- *L'incident est clos.*

1119 **QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ**

1119 **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,**

1119 **concernant le projet de réaménagement du tronçon Bourdon-Crematorium.**

1121 **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- À la suite des importants aménagements du centre d'Uccle, de nouveaux projets portés par la STIB fleurissent dans le quartier. En effet, pour permettre le passage des nouveaux trams T3000, des rénovations lourdes de l'infrastructure ferrée du tram, des égouts et des réseaux de distribution d'eau, de gaz, d'électricité et de télécommunications sont nécessaires. Dans le cadre de ces travaux, une rénovation complète de la chaussée d'Alseberg est envisagée.

Nous apprenons à l'occasion d'un article de presse publié le 5 décembre 2022 que les habitants et les commerçants du quartier sont très inquiets. En effet, le projet prend place dans un tracé de voirie de faible largeur, ce qui implique de faire des choix pour partager l'espace.

Le point qui inquiète le plus les commerçants est bien entendu la suppression de 25 places de stationnement au profit d'aménagements plus verts, sans mise en place de solutions de rechange dans le quartier. Cela représente tout de même 50 % des places de stationnement du tronçon reliant les arrêts Bourdon et Crematorium. La population regrette un manque de concertation et de prise en compte des besoins des commerçants de la chaussée dans l'élaboration de ce plan.

Pouvez-vous nous indiquer le calendrier de ce chantier ?

Un échéancier a-t-il été communiqué à la population ainsi qu'aux commerçants du quartier concernés par les travaux ?

Quels éléments sont-ils ressortis de l'enquête publique à la suite de cette décision de supprimer des places de stationnement en voirie ?

Une concertation avec la population sera-t-elle organisée au fur et à mesure du processus de mise en place de ce chantier ?

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ**

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

**betreffende het project voor de herinrichting van het gedeelte van de Alseberggesteenweg tussen de Horzelstraat en het crematorium.**

**De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (*in het Frans*).- *Om de doorkomst van de nieuwe T3000-trams mogelijk te maken, wordt de Alsebergsesteenweg volledig vernieuwd. Blijkens een persartikel van 5 december 2022 zijn inwoners en handelaars van de wijk tussen de haltes Horzel en Crematorium erg ongerust.*

*De weg is daar nogal smal, waardoor keuzes gemaakt moeten worden voor het gebruik van de schaarse ruimte. De winkeliers zijn vooral ongerust over het verdwijnen van 25 parkeerplaatsen omdat er meer groen in de wijk komt. De helft van alle parkeerplaatsen tussen de genoemde tramhaltes verdwijnen. De bevolking betreurt het gebrek aan overleg.*

*Hoe ziet de planning voor de heraanleg eruit? Is er een planning aan de bevolking en aan de handelaars van de wijk meegedeeld?*

*Wat is er tijdens het openbaar onderzoek naar voren gekomen in verband met de geschrapte parkeerplaatsen?*

*Wordt de bevolking geraadpleegd over de volgende fasen van de heraanleg?*

*Wordt er in alternatieve parkeermogelijkheden voorzien tijdens de werkzaamheden en na voltooiing van de heraanleg?*

*Zult u voorzien in extra parkeerplaatsen buiten de openbare weg?*

Des nouvelles solutions de stationnement seront-elles proposées durant les travaux et après la fin du chantier ?

Envisagez-vous de compenser la suppression de places de stationnement en voirie par la mise à disposition de places hors voirie ?

1123 **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- Le projet de réaménagement du tronçon Bourdon-Crematorium est programmé du 2 mai 2023 au 27 août 2023. Il vise à renouveler des voies de tram usées et à mettre les arrêts aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Il ne s'agit donc pas d'un renouvellement de façade à façade, mais d'une mise aux normes d'arrêts, ce qui occasionne une suppression de places de stationnement. Il n'est pas prévu de compenser cette perte de stationnement durant ou après le chantier.

Tant la STIB que Bruxelles Mobilité communiquent lors de ces chantiers au moyen de brochures distribuées sous forme de toutes-boîtes. Chaque phase de chantier est ainsi expliquée, ainsi que ses inconvénients éventuels et son plan de déviations. Tout cela se fait en collaboration avec la commune au travers de la coordination des chantiers. Une réunion globale d'information est souvent organisée avant le démarrage d'un chantier pour en expliquer le déroulement théorique.

L'enquête publique est actuellement en cours et la commission de concertation aura lieu en janvier. Il n'est dès lors pas encore possible de donner des informations sur ce qui ressortira de cette enquête publique.

1125 **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Je constate qu'aucune solution n'est prévue pour remplacer les 50 % de places supprimées et je comprends la colère des citoyens. C'est regrettable, car le plan régional de mobilité prévoit des compensations hors voirie en cas de suppression de places de stationnement. J'espère qu'il en sera question dans l'avenir.

- *L'incident est clos.*

1129 **QUESTION ORALE DE M. IBRAHIM DÖNMEZ**

1129 **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,**

1129 **concernant le chantier de la chaussée de Haecht.**

1129 **QUESTION ORALE JOINTE DE MME LATIFA AÏT BAALA**

1129 **concernant le réaménagement de la chaussée de Haecht.**

1133 **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Voilà plus d'un an que le chantier de la chaussée de Haecht a été entamé sous la supervision de la

**Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).**- *De heraanleg van het gedeelte van de Alsebergsesteenweg tussen de Horzelstraat en het crematorium is gepland van 2 mei tot 27 augustus 2023. De tramsporen worden vernieuwd en de haltes worden aangepast aan de behoeften van personen met een beperkte mobiliteit. Daardoor gaan er parkeerplaatsen verloren. Die worden niet gecompenseerd.*

*Zowel de MIVB als Brussel Mobiliteit brengen de omwonenden op de hoogte van alle stadia van de werkzaamheden met brochures die in de bussen worden verspreid. Bovendien worden er vooraf vaak bewonersvergaderingen georganiseerd om het verloop toe te lichten.*

*Het openbaar onderzoek is momenteel aan de gang. De overlegcommissie zal in januari plaatshebben.*

**De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).**- *Ik begrijp de woede van de burgers. Ik hoop dat er in de toekomst alsnog een alternatief voor de verdwenen parkeerplaatsen komt, want het Gewestelijk Mobiliteitsplan bepaalt dat er voor parkeerplaatsen die worden geschrapt op de openbare weg, elders vervangende parkeerplaatsen moeten komen.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER IBRAHIM DÖNMEZ**

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

**betreffende de werken aan de Haachtsesteenweg.**

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

**betreffende de herinrichting van de Haachtsesteenweg.**

**De heer Ibrahim Dönmez (PS) (in het Frans).**- *De werken aan de Haachtsesteenweg, die worden uitgevoerd onder leiding van de MIVB, duren al ruim een jaar. De winkeliers in de straat worden steeds ontevredener. De voetpaden liggen open, je kunt*

STIB. Le projet prévoit la mise aux normes des quais de tram et le réaménagement de l'espace public.

Cependant, ces travaux engendrent un mécontentement croissant chez les commerçants de cette artère. Un article de La Capitale du 29 novembre 2022 nous apprenait que les trottoirs étaient ouverts, que la rue était devenue à sens unique, que les transports en commun ne circulaient plus dans la zone et que les places de parking étaient tout simplement bloquées, sans proposition de la moindre solution.

Au-delà des problèmes de circulation inhérents à une zone de travaux, force est de constater que les commerçants de la chaussée de Haecht ne sont pas entendus et souffrent énormément de la situation actuelle. Une baisse de 30 % de l'activité de certains d'entre eux est enregistrée. Or nous sortons d'une crise sans précédent, qui n'a pas épargné les petits commerçants. À présent que la situation se calme légèrement, ces travaux les amputent encore d'une partie de leur clientèle.

De plus, dans le cadre du déploiement de la phase 2 du plan Good Move à Schaerbeek, des tronçons de la rue Royale et de la chaussée de Haecht sont passés à sens unique, orientant les automobilistes vers les grandes artères. Or, la réduction à une seule bande de circulation de la chaussée de Haecht crée un véritable entonnoir, source de ralentissements et de bouchons énormes en heure de pointe et lors des livraisons des commerçants.

Avez-vous davantage d'informations concernant l'état d'avancement des travaux de la chaussée de Haecht ? Les délais actuels respectent-ils ceux initialement prévus ?

Les commerçants de l'avenue et de ses alentours sont-ils informés de l'avancement du chantier ? Dans l'affirmative, de quelle manière cette communication s'opère-t-elle ?

Les effets du chantier sur la quantité de places de stationnement dans le quartier ont-ils été pris en considération ?

La population a-t-elle été concertée en amont et au fur et à mesure de l'installation du chantier ?

Les complications entraînées par la mise en œuvre de la phase 2 du plan Good Move avant le chantier d'aménagement de cette chaussée ont-elles été prises en considération ?

**Mme Latifa Aït Baala (MR).** - Ma question date de septembre dernier, mais le sujet reste d'actualité. Elle concerne la chaussée de Haecht, à Schaerbeek, qui a entamé sa mue et dont les rénovations auront lieu jusqu'en février 2023. Ces rénovations découlent de la volonté de la STIB de renouveler ses voies et de remettre les quais aux normes. Bruxelles Mobilité en profite donc pour pratiquer un réaménagement de façade à façade et réorganiser la circulation. Le projet prévoyait par exemple la suppression de quelque 24 emplacements de stationnement afin de les remplacer par des arceaux à vélos et des plantations.

*er nog maar in een richting rijden, het openbaar vervoer rijdt er niet meer en de parkeerplaatsen zijn niet beschikbaar.*

*De winkeliers werden bovendien niet gehoord over deze werken, ook al hebben die de omzet van sommigen met 30% doen afnemen, uitgerekend net na een crisis zonder voorgaande. Bovendien leidt de uitvoering van fase 2 van het plan Good Move ook nog eens tot enorme opstoppingen tijdens de spits en in geval van leveringen.*

*Hoe schieten de werken op? Zullen de oorspronkelijke termijnen gehaald worden? Hoe worden de winkeliers daarover geïnformeerd? Heeft de MIVB rekening gehouden met de gevolgen voor de parkeermogelijkheden in de wijk en met de gevolgen van de ontplooiing van Good Move? Is er vooraf overlegd met de bevolking?*

**Mevrouw Latifa Aït Baala (MR)** *(in het Frans).* - *De werken aan de Haachtsesteenweg zouden nog duren tot februari 2023. De MIVB wil de sporen vernieuwen en de perrons herstellen en Brussel Mobiliteit profiteert daarvan om meteen de hele weg onder handen te nemen.*

*Door de werken is de eindhalte van tram 92 verplaatst, waardoor een hele reeks haltes nu niet bediend wordt door een tram, maar door een vervangbus. Ook buslijnen 65 en 66 worden omgeleid.*

Depuis novembre dernier, les travaux engendrent donc des perturbations sur le trajet de la ligne de tram 92, qui voit son terminus nord déplacé à l'arrêt Sainte-Marie. Cela implique que les arrêts Robiano, Église Saint-Servais, Pogge, Eenens, Verboekhoven, Princesse Élisabeth et Schaerbeek Gare ne sont pas desservis par le tram mais par un bus qui circule entre la gare de Schaerbeek et l'arrêt Botanique. On a également annoncé des perturbations sur les lignes de bus 65 et 66, qui sont déviées en direction du Pentagone entre les arrêts Coteaux et Rosa Parks, via la rue Royale Sainte-Marie et la rue Royale.

L'organisation du chantier avait été planifiée pour permettre à ses différents acteurs de se succéder selon le calendrier suivant :

- impétrants : de septembre 2021 à janvier 2022 ;
- STIB (voies et lignes aériennes) : de février à avril 2022 ;
- Bruxelles Mobilité, pour les espaces publics : dans la foulée.

J'aimerais analyser avec vous l'évolution de ce chantier et ses conséquences malheureuses sur la mobilité locale.

Le calendrier communiqué a-t-il bien été respecté jusqu'à présent par les différents impétrants sur le tronçon évoqué et la fin du projet est-elle toujours planifiée sur l'avenue Rogier en 2024 ? Dans la négative, pourquoi ?

L'offre de remplacement par bus instaurée sur le tronçon évoqué est-elle suffisante pour satisfaire la demande ? Quelle est l'évolution des temps de trajet entre le terminus nord et le centre ? Ce trajet était jadis réalisé en tram et l'est dorénavant en bus.

Pouvez-vous me communiquer le montant total dépensé par la STIB et Bruxelles Mobilité pour ce projet, en le ventilant entre les études, la consultation et la mise en œuvre ?

Le renouvellement des voies du côté de l'arrêt Pogge était prévu pour 2022, tout comme le tronçon entre Pogge et l'arrêt Église Saint-Servais. Ce renouvellement est-il désormais finalisé ?

Les travaux sur l'avenue Rogier étaient, quant à eux, prévus pour 2024. Pouvez-vous me communiquer un calendrier plus précis ?

Comme M. Dönmez l'a souligné, selon la réglementation bruxelloise, les commerces situés dans ou à front de l'emprise d'un chantier coordonné qui interrompt la circulation automobile ou des transports en commun, dans au moins un sens de circulation, durant au moins 29 jours consécutifs, ont le droit d'introduire une demande d'indemnité. Combien en ont-ils fait la demande dans le cadre de ce réaménagement ?

Combien d'arrêts de transport en commun ont-ils été rendus accessibles aux personnes à mobilité réduite dans le cadre de ce réaménagement ?

*Wordt het oorspronkelijke tijdschema nageleefd?*

*Voldoet het aanbod van de vervangbus aan de vraag? Hoeveel trager rijdt die dan de oorspronkelijke tram?*

*Hoeveel hebben de MIVB en Brussel Mobiliteit al uitgegeven aan de werken? Kunt u die bedragen uitsplitsen over studies, consultancy en uitvoering?*

*De vernieuwing van de sporen tussen de haltes Pogge en Sint-Servaaskerk zou in 2022 afgerond zijn. Is dat gelukt?*

*De werken aan de Rogierlaan zijn dan weer gepland voor 2024. Kunt u de planning meer in detail toelichten?*

*Gezien de duur van de werken en de onderbreking van het verkeer in minstens een richting, kunnen winkeliers een schadeloosstelling eisen. Hoeveel zaakvoerders hebben dat gedaan?*

*Hoeveel haltes werden er toegankelijk gemaakt voor personen met een beperkte mobiliteit?*

*Hoe en waar zullen de 24 parkeerplaatsen die verdwijnen, gecompenseerd worden?*

Où et comment les 24 emplacements de stationnement supprimés en voirie ont-ils été compensés, en voirie ou en hors voirie ?

1137 **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- Le permis d'urbanisme visant à réaménager la chaussée de Haecht entre l'avenue Rogier et la rue Seutin a été délivré à Bruxelles Mobilité le 21 janvier 2022. Les travaux visant à renouveler et repositionner les voies ont été réalisés par la STIB au printemps 2022. Bruxelles Mobilité est responsable des travaux d'aménagement de l'espace public, actuellement en cours.

Ces travaux correspondent à la phase 21 dans la plateforme Osiris. Les pavés sont en cours de placement sur le côté pair de la chaussée de Haecht, entre la rue Seutin et l'avenue Rogier. Les oreilles des trottoirs du carrefour formé par la chaussée de Haecht et l'avenue Rogier sont terminées, à l'exception de celle du numéro 188, sur le côté pair de la chaussée de Haecht. Les pavés sont posés, mais pas encore rejointoyés. Ces travaux suivent le calendrier prévu, malgré une interruption de quelques jours en décembre, liée aux conditions climatiques empêchant une pose correcte du matériau. Les équipes ont été doublées fin décembre afin de terminer la phase et nettoyer le chantier pour le début du moratoire.

La rénovation des trottoirs se poursuivra début 2023 avec la phase 23, à savoir le trottoir situé du côté impair, entre l'avenue Rogier et la place de la Reine. Une interruption minimale est prévue rue de la Constitution, afin de poser un trottoir traversant. Si les conditions climatiques le permettent, cette phase devrait se terminer au début du mois de février. De février à début mars, les travaux se poursuivront avec la phase 22, à savoir le côté pair entre la rue Seutin et la rue L'Olivier, et les phases 24 et 25, à savoir les abords de la place de la Reine.

Les riverains ont été informés de la reprise des travaux par un toutes-boîtes indiquant le début de la rénovation des trottoirs, les dates des travaux, le travail de nuit et les perturbations prévues dans les transports jusqu'au 9 janvier. Un autre toutes-boîtes, début janvier, était prévu pour annoncer le début des travaux du côté impair.

J'ai moi-même été interrogée la semaine dernière par M. Sevket Temiz sur cette question en tant que secrétaire d'État chargée de la Transition économique. J'ai mentionné le nombre de commerçants ayant effectivement introduit une demande de prime ou de compensation pour le chantier, ainsi que les actions prévues par hub.brussels. Je vous invite donc à lire le compte rendu ou à interroger M. Sevket Temiz. Nous continuons de contacter les commerçants qui n'ont pas introduit de demande et qui remplissent les conditions pour le faire.

À la demande de Bruxelles Mobilité, une étude de stationnement a été réalisée en avril 2021 par parking.brussels. Cette étude souligne la possibilité d'un report de stationnement sur les voiries adjacentes de 3 % à 4 %, dans un périmètre de moins de 300 mètres. Le projet ne prévoit dès lors pas de compensations particulières en matière de stationnement, hormis le placement d'arceaux à vélos. Le chantier n'empiète actuellement plus sur

**Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).**- *De stedenbouwkundige vergunning voor de heraanleg van de Haachtsesteenweg tussen de Rogierlaan en de Seutinstraat werd afgegeven op 21 januari 2022. De MIVB rondde de heraanleg van de sporen af in de lente van 2022. Nu werkt Brussel Mobiliteit aan de herinrichting van de openbare ruimte.*

*Afgezien van een korte pauze tijdens de winterprik in december, liggen de werken volledig op schema. De renovatie van de voetpaden aan de kant van de even huisnummers tussen de Rogierlaan en het Koninginneplein is grotendeels afgelopen en begin 2023 start de renovatie van de voetpaden aan de overkant kant. Die moet klaar zijn tegen begin februari en daarna volgen de voetpaden tussen de Seutinstraat en de L'Olivierstraat en rondom het Koninginneplein. De hele operatie moet begin maart klaar zijn.*

*De omwonenden kregen een folder in de bus met de volledige planning en informatie over de gevolgen voor het openbaar vervoer.*

*Voor vragen over de schadeloosstellingen die de handelaars hebben aangevraagd en over de maatregelen van hub.brussels, verwijs ik naar mijn antwoord op de vraag van de heer Temiz van vorige week in de commissie Economische Zaken.*

*In april 2021 voerde parking.brussels een studie uit over de geschrapte parkeerplaatsen. Er zou nog steeds voldoende parkeergelegenheid zijn in de buurt. Daarom heeft Brussel Mobiliteit op dat vlak geen compenserende maatregelen genomen. Op dit moment vormen de werken ook geen hinderpaal meer voor de bruikbaarheid van de parkeerplaatsen in de buurt, op enkele uitzonderingen na.*

les emplacements de stationnement dans le quartier, hormis une zone de stockage de chantier occupant deux emplacements. Il s'agit de l'emprise minimale.

<sup>1139</sup> S'agissant de la concertation avec la population et les associations de commerçants, dans le cadre de l'instruction de la demande de permis d'urbanisme et avant l'enquête publique organisée par la commune de Schaerbeek, une réunion d'information et de participation s'est tenue le 22 septembre 2021, en présence des représentants communaux. La mise en place du chantier des trottoirs a été débattue avec la police, la commune, la STIB et l'entrepreneur de Bruxelles Mobilité. Pendant les travaux, Bruxelles Mobilité, la commune ainsi que l'entrepreneur restent à l'écoute des demandes des riverains : explications sur l'aménagement, maintien au mieux de l'accessibilité, retours sur la situation.

Aucune fermeture de voirie n'étant prévue durant le déroulement de la deuxième phase du plan Good Move, il n'y a pas eu d'impact sur d'éventuelles déviations.

Le chantier étant en cours, le coût définitif de ces aménagements n'est pas encore connu.

Jusqu'à début mai 2022, le calendrier d'intervention général a été respecté à la lettre pour ce qui concerne la partie relative aux impétrants et au renouvellement des voiries. L'intervention de Bruxelles Mobilité a dû être postposée pour des raisons administratives. Le permis d'urbanisme a été obtenu en janvier et les travaux ont commencé début février.

Malgré les nombreuses discussions préalables, Bruxelles Mobilité a été contrainte de placer un revêtement spécifique à la commune de Schaerbeek. Ce revêtement inédit ne figurait dans aucun cahier des charges existant et Bruxelles Mobilité a donc dû trouver une solution pour se le procurer tout en respectant les règles des marchés publics. Cette procédure a entraîné un peu de retard. Bruxelles Mobilité a ensuite pu revenir à un calendrier qui se devait d'être compatible avec les autres travaux dans la zone, notamment pour des raisons d'accès au dépôt de la STIB à Schaerbeek.

Afin de prévenir de telles situations à l'avenir, un nouveau cahier des charges pour la rénovation des trottoirs est en cours d'attribution, incluant de nombreux matériaux différents, pour suivre les chantiers des voies dans la foulée.

Au niveau de l'offre de transport, la STIB exploite un bus navette entre la gare de Schaerbeek et la station Botanique. Elle a fait le choix de ne pas limiter cette navette à l'arrêt Sainte-Marie, d'où part le tram 92, mais de poursuivre jusqu'à la station de métro afin de ne pas imposer aux voyageurs une correspondance supplémentaire pour deux arrêts. La configuration des rues impose la circulation de bus de douze mètres, dont la capacité est inférieure à celle des trams. Du fait de l'évolution des autres chantiers, la STIB entend pouvoir récupérer quelques bus pour

*In het kader van de vergunningsaanvraag overlegde Brussel Mobiliteit met de politie, de gemeente, de MIVB en de aannemer. Daarna volgde het openbaar onderzoek. Ook tijdens de werken bleven alle betrokken instanties aandachtig voor de verzuchtingen van de omwonenden.*

*De uitvoering van de tweede fase van het plan Good Move heeft geen invloed gehad inzake omleidingen.*

*Aangezien de werkzaamheden nog aan de gang zijn, is de definitieve kostprijs nog niet bekend.*

*De nutsbedrijven en de MIVB, die eerst aan de beurt kwamen, hebben zich aan de planning gehouden. Brussel Mobiliteit liep wat vertraging op omdat de gemeente de aannemer verplichtte om een bepaald materiaal te gebruiken voor de voetpaden dat niet in het bestek stond. Het kostte wat tijd om dat aan te schaffen zonder inbreuk te maken op de regels over openbare aanbestedingen. Daarom wordt er nu een nieuw bestek voor de renovatie van voetpaden opgesteld.*

*De MIVB legt een pendelbus in tussen het station van Schaerbeek en het metrostation Kruidtuin. De capaciteit van de bussen is lager dan die van de trams, maar vanaf januari 2023 kan de MIVB de frequentie verhogen door nog meer vervangbussen in te zetten die momenteel nog op andere locaties rijden. De reistijd op het traject varieert enorm, maar is over het algemeen gelijk aan of soms zelfs iets korter dan voor de trams.*

améliorer la fréquence de passage dès le mois de janvier 2023, étant donné les surcharges ponctuelles enregistrées.

Le temps de trajet complet entre la gare de Schaerbeek et la station Botanique varie évidemment selon l'heure de la journée. Les temps de trajet des navettes sont identiques à ceux du tram, voire très légèrement inférieurs en direction de la station Botanique, du fait du raccourci emprunté par les bus. Toutefois, la présence du chantier est un facteur perturbateur qui peut conduire à des ralentissements ponctuels.

<sup>1141</sup> Le projet d'aménagement de la place Pogge est une initiative communale, portée par l'ASBL Renovas chargée de ce contrat de quartier. Ce réaménagement a dû être postposé à début 2023 pour des raisons d'organisation et de coordination avec les chantiers aux alentours - chaussée de Haecht, place Liedts, rue Royale-Sainte-Marie -, suivant le calendrier suivant :

- impétrants coordonnés du 9 janvier à fin avril sur différentes zones ;

- renouvellement des voies et quais de l'arrêt Pogge du 6 mars au 16 juin ;

- solde des aménagements de voirie par sous-traitant du contrat de quartier à partir de début août.

Le renouvellement des voies de tram à l'avenue Rogier est prévu pour 2025-2026.

Une fois les travaux d'aménagement de voirie terminés par Bruxelles Mobilité, les arrêts Robiano et Pogge seront accessibles aux personnes à mobilité réduite.

<sup>1143</sup> **M. Ibrahim Dönmez (PS).**- Comme toujours, Schaerbeek se distingue, en tout cas en ce qui concerne les revêtements, et nous le regrettons.

Comme à Uccle, force est de constater qu'à Schaerbeek, encore une fois, les places de stationnement perdues ne sont pas compensées, et ce, alors que cette mesure figure dans l'accord de majorité et dans le plan Good Move. Or, il s'agit d'une artère commerciale importante de notre Région.

J'ai rencontré les commerçants de la zone. Le boulanger m'a fait part des difficultés qu'il rencontre pour les livraisons : son livreur doit garer son camion, parfois en double file, au niveau de l'église Sainte-Marie et parcourir 70 à 80 mètres avec son diable pour pouvoir livrer sa marchandise. Ces difficultés pratiques rencontrées par les commerçants s'ajoutent à la forte diminution de leurs recettes. Quand on réfléchit à la mobilité, il faut le faire de manière transversale et ne pas nuire aux commerces en imposant un nouveau mode de mobilité.

Vos réponses sont loin de me satisfaire.

*De herinrichting van het Poggeplein is een initiatief van de gemeente Schaerbeek. Omwille van de coördinatie met andere werkzaamheden in de buurt werd die herinrichting uitgesteld tot begin 2023. De vernieuwing van de tramsporen op de Rogierlaan is nu gepland voor 2025-2026. Na afloop van de werkzaamheden zullen de haltes Robiano en Pogge toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit.*

**De heer Ibrahim Dönmez (PS)** (in het Frans).- *Ik betreur dat de gemeente Schaerbeek weer eens op eigen houtje te werk gaat.*

*Er komt geen vervanging voor de parkeerplaatsen die verdwijnen, terwijl het om een belangrijke winkelstraat gaat en er in het regeerakkoord en het plan Good Move staat dat geschrapte parkeerplaatsen worden vervangen.*

*De winkeliers ondervinden heel wat praktische problemen terwijl hun omzet fors daalt. Daar moet meer rekening mee worden gehouden bij wijzigingen aan de inrichting van de openbare weg.*

*Uw antwoord is onbevredigend.*

1145 **Mme Latifa Aït Baala (MR).**- Je partage l'avis de M. Dönmez sur les spécificités de Schaerbeek. Le fait que seules quinze demandes ont été introduites et neuf, octroyées révèle un problème de communication avec les commerçants.

Vous avez signalé une demande spécifique de la commune de Schaerbeek relative au revêtement. Qu'en est-il exactement ?

Une réunion d'information aurait eu lieu de 22 septembre 2021. Pourtant, à entendre les commerçants et les riverains, nous avons l'impression qu'ils découvrent le chantier du jour au lendemain.

Quant au report éventuel de 3 ou 4 % des places de stationnement dans les voiries adjacentes, cela me semble totalement ridicule. Ce sujet est tabou pour le gouvernement et j'ai le sentiment qu'une ligne rouge a été franchie dans ce dossier.

1145 **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- Je ne suis pas censée réagir, mais vous trouverez des éléments de réponse dans ma réponse de la semaine passée. S'agissant du revêtement, je ne dispose pas des informations utiles. Je vous invite donc à me poser une autre question sur le même sujet ou à interroger la commune de Schaerbeek.

- *Les incidents sont clos.*

1151 **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

1151 **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,**

1151 **concernant l'avenir du bus 90.**

1153 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- La conversion en bus articulés des lignes 89 et 49 respectivement en septembre et en novembre 2021 a entraîné certaines déviations de leur parcours à Anderlecht, au vu de la fermeture de la rue Wayez, du mauvais état des voiries, du rayon de braquage des bus articulés, ainsi que de l'étroitesse des artères et des ronds-points rencontrés.

En janvier 2022, la STIB a donc mis en service la ligne 90 entre les arrêts Peterbos et Jacques Brel pour desservir les tronçons des lignes 49 et 89 qui ne l'étaient plus.

Les bus de la ligne 49 circulaient dans des artères à double stationnement avec un gabarit faible de circulation comme le boulevard Prince de Liège, la rue Cyriel Buysse, la place de la Beauté et les rues Jules Broeren, de Douvres et du Village. Les bus de la ligne 89 circulaient quant à eux sur les boulevards Jules Graindor, Maurice Herbette et Félix Paulsen, artères à stationnement des deux côtés de la voirie, soit un couloir étroit de circulation.

La mise en service nécessaire d'autobus articulés sur ces lignes très fréquentées est très appréciée, mais ces autobus ne peuvent

**Mevrouw Latifa Aït Baala (MR)** (in het Frans).- Ook ik betreur de eigenzinnigheid van de gemeente Schaerbeek. Wat hield die eis in verband met het materiaal van de voetpaden precies in?

*Er zou een informatievergadering hebben plaatsgevonden op 22 september 2021, maar toch lijkt het erop dat de winkeliers en de omwonenden verrast werden door de werkzaamheden. Er schijnt een probleem te zijn met de communicatie. Het is tekenend dat slechts vijftien winkeliers een schadeloosstelling aanvragen.*

*U beweert dat er nog voldoende parkeerplaatsen zijn in de omgeving, maar dat slaat nergens op.*

**Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris** (in het Frans).- *Over het materiaal heb ik niet meer informatie. Voor het overige verwijs ik naar mijn antwoord van vorige week.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

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

**betreffende de toekomst van bus 90.**

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *De ingebruikname van gelede bussen op de lijnen 49 en 89 in het najaar van 2021 heeft geleid tot een nieuwe reisweg voor die lijnen in Anderlecht, omdat die bussen op bepaalde delen van het traject moeilijk kunnen manoeuvreren en omdat de Wayezstraat wegens werkzaamheden afgesloten is. Ter compensatie heeft de MIVB in januari 2022 een nieuwe, tijdelijke lijn 90 ingevoerd tussen de haltes Peterbos en Jacques Brel.*

*Zowel de nieuwe trajecten van lijnen 49 en 89 als de nieuwe lijn 90 vallen in de smaak. De gemeente Anderlecht zou ze graag behouden, ook na afloop van de genoemde werkzaamheden.*

*Het zou interessant zijn om lijn 90 te verlengen en ze verschillende Anderlechtse wijken te laten aandoen, met als eindpunt overdag de halte Begraafplaats van Anderlecht en 's avonds het metrostation Eddy Merckx.*

*Neemt de MIVB zo'n uitbouw van lijn 90 en het behoud van de huidige trajecten van de lijnen 49 en 89 in overweging?*

plus desservir l'ancien itinéraire au vu de l'étroitesse des ronds-points, des squares et des bandes de circulation.

À la suite d'une interpellation adressée au collègue des bourgmestre et échevins d'Anderlecht, il apparaît que la commune souhaite le maintien de la ligne 90, et des itinéraires actuellement déviés des lignes 49 et 89. La ligne 49 est ainsi déviée depuis le rond-point du Meir, par la place de Linde et le quartier du Peterbos vers le boulevard Prince de Liège, tandis que la ligne 89 est déviée depuis la rue de Birmingham par l'avenue de Scheut, la chaussée de Ninove et le boulevard Prince de Liège.

La commune estime qu'il serait intéressant, à la fin des travaux de la rue Wayez, et compte tenu des projets pour la place de la Vaillance, de maintenir les déviations de la ligne 49 par la place de Linde et le quartier du Peterbos, et de la ligne 89 par la chaussée de Ninove et l'avenue de Scheut.

Il paraît utile de prolonger la ligne 90 et de la configurer avec un itinéraire interquartiers particulièrement intéressant pour les Anderlechtois : cimetière d'Anderlecht (en journée) et station de métro Eddy Merckx (en soirée) comme terminus, boulevard Maurice Carême, rue de Veeweyde, avenue Gounod, rond-point du Meir, avenue Paul Janson, rue Wayez, rue de Douvres, avenue Auber, rue Jules Broeren, rue Cyriel Buysse, boulevard Prince de Liège, boulevard Felix Paulsen, square Henri Rey, boulevard Maurice Herbette, rue de Birmingham et station de métro Delacroix.

La STIB étudie-t-elle cette possibilité pour la ligne 90 avec le maintien des itinéraires actuels des bus 49 et 89 ?

1155 **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- La création de la ligne 90 résulte en effet de la déviation simultanée des lignes 49 et 89, chacune pour des motifs différents, qui avait créé un trou important dans la desserte d'une partie d'Anderlecht. La STIB a donc opté pour cette solution, qui se voulait temporaire, dans l'attente du rétablissement d'au moins une des deux lignes précitées.

Si le maintien de la ligne de bus 90 après les travaux, assorti d'un prolongement à travers d'autres quartiers de la commune, est une idée intéressante, il s'accompagnerait toutefois d'une hausse des coûts d'exploitation et d'un besoin supplémentaire de véhicules au-delà de ce qui est prévu pour le moment. La STIB prend acte de la suggestion formulée par la commune d'Anderlecht pour l'intégrer dans sa réflexion générale ou relative aux futurs redéploiements de l'offre dans ce secteur.

1155 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Je vous remercie, Madame la Secrétaire d'État, pour cette réponse très diplomatique. J'entends que la solution choisie restera temporaire et que le retour à la normale ne permettra pas de pérenniser à court terme cette offre supplémentaire. J'espère toutefois que la STIB tiendra compte de cette demande, car elle convient aux usagers de ladite ligne. Même si une telle option génère des coûts

**Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).**- *De invoering van lijn 90 was bedoeld als tijdelijke oplossing voor het deel van Anderlecht dat niet meer bediend werd als gevolg van de omleidingen van de lijnen 49 en 89.*

*Het behoud en de verdere uitbouw van lijn 90 zoals u voorstelt, zou extra kosten en de inzet van extra voertuigen vergen, maar de MIVB neemt akte van de suggestie van de gemeente Anderlecht.*

**De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).**- *De huidige oplossing blijft dus tijdelijk en het extra aanbod wordt op korte termijn niet permanent gemaakt. Toch hoop ik dat de MIVB de vraag grondig wil bestuderen, omdat ze tegemoetkomt aan de behoeften van de gebruikers.*

*- Het incident is gesloten.*

d'exploitation supplémentaires, elle mérite d'être étudiée de manière approfondie.

- *L'incident est clos.*

**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 l'état d'avancement de l'action 14 relative aux contrôles de vitesse sur les voiries régionales et communales prévue dans le cadre de l'action « safe speed » du plan d'actions régional de sécurité routière (2021- 2030).**

**Mme Joëlle Maison (DéFI).**- Le plan d'actions régional de sécurité routière (PASR) 2021-2030 prévoit la mise en place d'un système et de mesures axés sur la vitesse pour rendre les rues plus sûres. Dans le PASR 2021-2030, la maîtrise et l'abaissement des vitesses sont des enjeux majeurs pour satisfaire aux objectifs régionaux fixés d'ici à 2030. Ville 30, contrôles et sanctions soutenus par les évolutions technologiques, campagnes de communication, infrastructures, développement de l'arsenal des mesures destinées à lutter contre la vitesse excessive et les comportements délinquants sont autant de projets visant à rendre les rues plus sûres.

Le but de l'action 14 est d'augmenter le risque réel et perçu de « se faire prendre » afin que le nombre d'infractions baisse et donc également le nombre de procès-verbaux. L'annexe 14 développant cette action prévoit que « les vitesses pratiquées font l'objet de nombreux contrôles sur les voiries régionales et communales ». Pas moins de huit tâches y sont reprises. Je souhaiterais vous interroger sur les suivantes :

- tâche 14.2 « Les communes et zones de police mettent en place un plan de déploiement des contrôles automatisés des vitesses sur voiries communales » : où en est la mise en œuvre de ce plan de déploiement ?

- tâche 14.3 « Les communes et les zones de police mettent en place une stratégie de contrôles mobiles » : que donnent les indicateurs - hausse du nombre de sites contrôlés, baisse de la vitesse moyenne, nombre de contrôles qui augmentent et de procès-verbaux qui diminuent... - de 2022 par rapport à 2021 ?

- tâche 14.4 « Mettre des outils de monitoring à disposition des communes et zones de police » : combien de zones de police et de communes ont-elles actuellement accès aux outils développés par Bruxelles Mobilité ?

- tâche 14.7 « Augmenter la capacité de traitement du Centre régional de traitement des amendes (CRT) » : les douze

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JOËLLE MAISON**

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

**betreffende de voortgang van actie 14 betreffende de snelheidscontroles op de gewestelijke en gemeentelijke wegen voorzien in het kader van de actie 'safe speed' van het gewestelijke Actieplan verkeersveiligheid (2021-2030).**

**Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *Het Actieplan verkeersveiligheid 2021-2030 voorziet in allerhande snelheidsbeperkende maatregelen om de wegen veiliger te maken, van infrastructuuringrepen over campagnes om de snelheid te matigen en stad 30 tot technologisch ondersteunde snelheidshandhaving.*

*Het doel van actie 14 uit dat plan is de pakkans te verhogen, zodat het aantal overtredingen en dus ook het aantal processen-verbaal daalt. Bijlage 14 vermeldt acht taken om die snelheidscontroles op gewest- en gemeentewegen te realiseren.*

*Taak 14.2 bepaalt dat de gemeenten en politiezones een plan invoeren voor geautomatiseerde snelheidscontroles op gemeentewegen. Hoeveel staat het daarmee?*

*Taak 14.3 gaat over mobiele controles, uitgevoerd door gemeenten en politiezones, en vermeldt zes indicatoren. Wat geven de indicatoren 'stijging van het aantal gecontroleerde sites', 'afname van de gemiddelde snelheid', 'het aantal controles stijgt en het aantal pv's daalt' in 2022 in vergelijking met 2021?*

*Wat taak 14.4 betreft: hoeveel politiezones en gemeenten hebben momenteel toegang tot de monitoringtools van Brussel Mobiliteit?*

*Taak 14.7 spreekt over het opvoeren van de verwerkingscapaciteit van het Gewestelijk Verwerkingscentrum voor verkeersboetes. Zijn de twaalf aangekondigde voltijdsequivalenten ondertussen aangenomen en zijn de werkstations beschikbaar?*

*Hebt u nieuws over taak 14.8, die tot het domein van de federale regering behoort? Ze gaat over de verdere automatisering van de onmiddellijke inningen, de monitoring van de werklast bij het parket en de rechtbanken, het wegwerken van de achterstand die daar bestaat en het verwerken van de toenemende controles.*

équivalents temps plein prévus au CRT ont-ils été engagés et les postes de travail sont-ils disponibles ?

- tâche 14.8 « Continuer à améliorer l'automatisation du suivi et du paiement des perceptions immédiates/Moniter la charge de travail du parquet et des tribunaux/Apporter des solutions pour résorber leur passif et assumer l'évolution des contrôles » : avez-vous des informations au sujet de cette tâche, menée au sein du pouvoir exécutif fédéral ?

<sup>1165</sup> **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- Depuis de nombreuses années, Bruxelles Mobilité, en partenariat avec les zones de police et le parquet, installe des radars de contrôle de vitesse et du franchissement des feux sur les voiries régionales. De manière générale, pour poursuivre l'objectif de la « vision zéro », la stratégie de contrôle et de sanction cible les zones les plus accidentogènes en priorité, et ce en parfaite collaboration avec les zones de police.

En 2018, la Région a installé le premier radar tronçon sur son territoire. En 2020, Bruxelles Mobilité a réalisé son plan de déploiement de radars de contrôle de vitesse. Ce plan analyse toutes les voiries régionales pour lesquelles des plaintes de riverains ou des demandes de la police ont été reçues. Les vitesses pratiquées y sont objectivées et, parallèlement à des aménagements, quand ils sont possibles, des radars sont proposés en priorisant les sites, notamment en fonction de la gravité des excès ou de la présence d'écoles.

Au-delà des contrôles fixes, les zones de police effectuent de nombreux contrôles mobiles et, en partenariat avec Bruxelles Mobilité, installent des lidars chaque semaine sur toutes les voiries de la Région.

Les choix des lieux de contrôles mobiles se font de manière assez homogène entre les zones de police et sur la base des critères suivants :

- les excès de vitesse constatés lors de précédents contrôles ;
- les endroits critiques où les services de police savent que les limites de vitesses sont peu respectées ;
- la demande des habitants ;
- la demande du service de la mobilité des communes ;
- l'expérience des inspecteurs du service trafic, l'accidentologie et le contexte local (travaux, mobilité, etc.) ;
- la demande de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- d'éventuels précédents incidents routiers en lien avec la vitesse ;

**Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).**- *In samenwerking met de politiezones en het parket plaatst Brussel Mobiliteit sinds vele jaren flitspalen op de gewestwegen, vooral op de meest ongevalgevoelige plekken. In 2020 heeft de administratie daartoe een groot plan uitgetekend, om objectief vast te stellen waar die het meest nodig zijn.*

*Naast die vaste flitspalen plaatsen de politiezones wekelijks op heel wat plekken mobiele flitspalen. De locaties worden bepaald aan de hand van criteria die voor alle politiezones ongeveer gelijk zijn: bij eerdere controles vastgestelde snelheidsovertredingen; plekken waarvan de politie weet dat er hard wordt gereden; een vraag van buurtbewoners, van gemeentelijke mobiliteitsdiensten of van het gewest; schoolomgevingen enzovoort.*

*Dankzij al die controles is de snelheid op veel plekken al gedaald. De effectiviteit ervan wordt ook opgevolgd om waar nodig bij te sturen.*

*De jongste evaluatie van stad 30, uitgevoerd achttien maanden na de invoering ervan, toont aan dat de snelheid op alle types wegen blijft dalen. Ook de eerste feedback van de politiezones is bemoedigend.*

*Het aantal processen-verbaal daalt nog niet, aangezien het aantal controles nog steeds in stijgende lijn zit en de tolerantie geleidelijk vermindert.*

*De monitoringtool zit momenteel in een testfase. Zodra de tool betrouwbaar en gebruiksvriendelijker is, zal hij ter beschikking worden gesteld van de gemeenten en politiezones.*

*Het gewest beschikt momenteel over 85 vaste Gatso-eenrichtingsflitspalen en 28 nieuwe vaste NK6-tweERICHTINGSCAMERA'S. Die zijn sinds september 2022 operationeel. Daarnaast zijn er 6 camera's voor trajectcontrole in het gewest. Naast die camera's op gewestwegen financiert het gewest wekelijks de plaatsing van 6 of 7 mobiele camera's op zowel gewest- als gemeentewegen.*

- les opérations spécifiques, notamment ciblées sur les abords des écoles ;

- les possibilités techniques d'installation d'un radar fixe ou d'un lidar.

Cet arsenal de contrôles visibles et invisibles a déjà permis de faire baisser les vitesses pratiquées, qui sont régulièrement contrôlées, afin d'évaluer, entre autres, l'efficacité des outils mis en place, d'ajuster leur utilisation ou de proposer de nouveaux sites à équiper.

En matière d'indicateurs, la dernière évaluation réalisée dans le cadre des dix-huit mois de la ville 30 montrait que les vitesses pratiquées continuent bien d'être en baisse, et ce, pour tous les types de voiries. Les premiers retours des zones de police sont également encourageants.

Quant à l'évolution des procès-verbaux d'accidents, sachant que nous sommes toujours dans une période d'augmentation du nombre de contrôles, conjuguée à une diminution progressive de la tolérance, il est trop tôt pour constater une tendance nette à la baisse.

L'outil de suivi des vitesses a été élaboré et est actuellement en test. Un tableau de bord a été développé en interne sur la base des données achetées à la société TomTom. Dès que l'outil sera fiable et plus ergonomique, il sera mis à la disposition des communes et des zones de police.

Concernant Bruxelles Mobilité, la Région dispose à ce jour de 85 poteaux pour radars fixes unidirectionnels Gatso, contrôlant la vitesse et le franchissement du feu dans sa phase rouge et de 28 nouveaux radars fixes bidirectionnels NK6, tous opérationnels depuis septembre 2022, qui contrôlent la vitesse. De plus, 6 radars tronçons sont opérationnels sur la Région. L'ensemble de ces dispositifs est placé sur la voirie régionale. Par ailleurs, la Région finance le placement de 6 à 7 lidars par semaine tant sur les voiries régionales que communales.

<sup>1169</sup> À l'heure actuelle, la Région planifie de placer, en 2023, environ 20 radars NK6 pour contrôler la vitesse, ainsi que 7 radars Gatso, et 10 radars NK6 et 5 radars Gatso en 2024.

Par ailleurs, nous n'avons encore rien convenu avec notre partenaire safe.brussels concernant l'installation de radars tronçon, mais nous envisageons d'équiper deux axes en 2023.

Le 1 mars 2021, Bruxelles Mobilité a conclu, avec SecuRoad, un marché relatif à l'installation des radars fixes NK6, un marché ouvert aux zones de police et aux communes bruxelloises. Lors de l'élaboration du marché, en 2019, Bruxelles Mobilité a proposé aux communes et zones de police de s'inscrire dans ce marché afin de commander l'installation de radars fixes. Ce marché court pour une période de quatre ans maximum.

La zone de police Marlow (Uccle, Watermael-Boitsfort, Auderghem), ainsi que les communes d'Ixelles, Jette,

*Voor 2023 staan 20 bijkomende NK6-radars en 7 radars van Gatso op de planning. In 2024 komen daar nog eens 10 NK6's en 5 Gatso's bij.*

*Over nieuwe trajectcontroles heeft de regering nog geen afspraken gemaakt met safe.brussels, maar het is de bedoeling dat die er in 2023 op twee nieuwe assen komt.*

*In maart 2021 kende Brussel Mobiliteit een opdracht toe aan SecuRoad voor de installatie van vaste NK6-radars, waarop de gemeenten en de politiezones konden intekenen. De opdracht loopt maximaal vier jaar. De politiezone Marlow (Ukkel, Watermaal-Bosvoorde en Oudergem) en de gemeenten Elsene, Jette, Schaarbeek, Sint-Gillis en Ukkel tekenden in. Jette heeft een bestelling geplaatst en Ukkel doet dat binnenkort.*

*De installatie van vaste radars langs gemeentewegen valt onder taak 14.4 en biedt de politiezones en gemeenten de mogelijkheid*

Schaerbeek, Saint-Gilles et Uccle, ont exprimé leur souhait d'adhérer à cette centrale d'achat. Jette et Uccle ont effectivement signé ladite convention ; Jette a passé commande et Uccle est en train de rédiger un bon de commande.

Le déploiement des radars fixes sur les voiries communales est bien évidemment lié à la tâche 14.4 et à la mise à disposition d'un outil de suivi. Les zones de police et les communes auront ainsi la possibilité de cadrer les futurs contrôles sur la base plus objective des vitesses pratiquées.

Presque toutes les zones de police interrogées nous ont informés également d'une augmentation du nombre de contrôles de vitesse sur leur territoire. Pour la zone de police Bruxelles-Capitale / Ixelles, les contrôles mobiles mettent en évidence une baisse généralisée de la vitesse. Ainsi, sur les neuf premiers mois de l'année 2022, 7 % de perceptions immédiates et de procès-verbaux supplémentaires ont été rédigés par rapport à l'année précédente. Bien entendu, ce chiffre doit être mis en corrélation avec le nombre de véhicules contrôlés, à savoir 33.325.720 en 2021 et déjà 26.698.463 pour les neuf premiers mois de l'année 2022. Il y a donc une corrélation entre le nombre de véhicules contrôlés et le nombre de véhicules verbalisés.

Pour la zone de police Marlow, le nombre de contrôles effectués en 2021 était de 346 sur 80 voiries. En 2022, et plus précisément jusqu'au 19 décembre, ce nombre est de 450 sur 73 voiries. Le nombre d'infractions constatées, quant à lui, est passé de 52.353 en 2021 à 40.547 en 2022.

<sup>1171</sup> Pour la zone de police Bruxelles-Ouest, le nombre de points de contrôle mobiles était, jusqu'au mois de novembre, de 49, contre 70 sur l'ensemble de l'année 2021. Ce sont ainsi 56.888 perceptions immédiates et procès-verbaux pour excès de vitesse qui ont été émis en 2021, contre 57.110 perceptions en 2022.

La zone de police Montgomery rapporte 31.964 procès-verbaux en 2021 et 39.768 en 2022.

Bruxelles Mobilité ne dispose pas des informations relatives à la zone de police Bruxelles-Nord et à la zone de police Midi.

Par ailleurs, pour que les contrôles portent leurs fruits, il faut que l'ensemble de la chaîne contrôle-sanction fonctionne. C'est pourquoi la Région bruxelloise, à l'instar des deux autres Régions, a décidé de créer son Centre régional de traitement des amendes. Celui-ci permet de soulager les zones de police, lesquelles peuvent alors mobiliser plus de policiers sur le terrain.

Le but des actions découlant de l'action 14 consiste à augmenter le risque réel et perçu de se faire contrôler, et cela, pour réduire le nombre d'infractions et, donc, de procès-verbaux.

Le personnel du Centre régional de traitement des amendes est composé de onze membres. Une procédure de sélection est en cours pour l'engagement de trois contractuels. Ce Centre dispose exactement de treize postes de travail.

*om toekomstige controles op basis van objectieve gegevens uit te voeren.*

*Bijna alle politiezones hebben het aantal snelheidscontroles opgevoerd. De politiezone Brussel-Hoofdstad / Elsene stelde een daling van de snelheid vast. Doordat ze meer controles uitvoerde, is het aantal uitgeschreven boetes in 2022 echter wel gestegen ten opzichte van 2021.*

*De politiezone Marlow stelde minder overtredingen vast.*

*In de politiezone Brussel-West bleef het aantal uitgeschreven boetes min of meer gelijk, in politiezone Montgomery steeg het. Voor de politiezones Brussel-Noord en Zuid heeft Brussel Mobiliteit geen gegevens.*

*Om ervoor te zorgen dat controles resultaten opleveren, moeten de boetes daadwerkelijk worden geïnd. Het gewest besliste dan ook om een Gewestelijk Verwerkingscentrum voor verkeersboetes op te richten, zodat de politie zich meer op haar taken op het terrein kan concentreren. Het centrum beschikt over elf personeelsleden en er loopt een procedure voor de aanwerving van drie contractuele medewerkers.*

*Om de rechtbanken en het parket te ontlasten, wil de federale regering een nationaal parket voor de verkeersveiligheid oprichten.*

S'agissant de la charge des tribunaux et du parquet, le gouvernement fédéral a décidé d'instituer un parquet de roulage au niveau national. Ce projet est en cours de mise en œuvre et nous espérons qu'il pourra soulager le travail des niveaux régionaux et locaux.

<sup>1173</sup> **Mme Joëlle Maison (DéFI).**- Je me réjouis que la vitesse constatée ait déjà diminué.

Effectivement, il est beaucoup question de radars, de sanctions, de procès-verbaux, etc., ce qui peut donner l'impression d'une forme d'acharnement à l'encontre des automobilistes, notamment.

Cependant, je voudrais rappeler la page 39 du plan d'actions régional de sécurité routière. Cette page compare de manière très imagée et assez effrayante les chances de survie d'un piéton à la suite d'une collision avec un véhicule et d'une chute depuis un immeuble.

Il en ressort qu'une collision entre un piéton et une voiture roulant à 30 km/h équivaut à une chute du premier étage d'un immeuble, avec un risque de décès de 10 %. À 50 km/h, le risque de décès passe à 70 %, ce qui correspond à une chute du troisième étage. Enfin, à 70 km/h, le risque de décès grimpe à 90 %, ce qui équivaut à une chute du sixième étage.

Il serait donc utile de se rappeler ce tableau lorsqu'on entend des plaintes concernant les contrôles de vitesse et les radars, car il démontre que les chances de survie d'un piéton en cas de collision avec un véhicule sont en étroite corrélation avec la vitesse de ce dernier. Il est dès lors essentiel d'accorder une priorité absolue à cette action 14 et de communiquer largement autour de celle-ci.

- *L'incident est clos.*

<sup>1177</sup> **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

<sup>1177</sup> **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,**

<sup>1177</sup> **concernant la nouvelle piste cyclable de l'avenue Churchill.**

<sup>1179</sup> **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- À la mi-novembre 2022, un chantier de Bruxelles Mobilité a été ouvert sur l'avenue Winston Churchill, à Uccle. Ce chantier consistait en la création d'une nouvelle piste cyclable et au placement d'aménagements et de mobilier en dur pour délimiter la piste cyclable.

Le MR soutient bien entendu le développement du réseau de pistes cyclables sécurisées au sein de notre Région. Cependant, celle-ci n'a pas toujours recouru à une méthode des plus optimales. L'on se souvient des coronapistes, installées en une nuit sans permis ni concertation, à l'aide d'un coup de peinture

**Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** *(in het Frans).*- *Het is een goede zaak dat de snelheid omlaag gaat.*

*Al die controles en boetes kunnen de indruk wekken dat autobestuurders geïncrimineerd worden. In het Actieplan verkeersveiligheid staat echter duidelijk beschreven hoe sterk de kans toeneemt dat een voetganger sterft bij een naarmate het betrokken voertuig sneller rijdt. Met 30 km/u bedraagt het risico op overlijden 10%, met 70 km/u is dat 90%. Het is belangrijk om daarop te blijven wijzen wanneer er over de snelheidscontroles wordt geklaagd.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

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

**betreffende het nieuwe fietspad van de Winston Churchillaan.**

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).*- *Midden november 2022 begon Brussel Mobiliteit met de aanleg van een fietspad op de Winston Churchillaan. Waarom werd de gemeente Ukkel daar niet over geïnformeerd?*

*Wie nam de beslissing om met de werken te beginnen? Wie voert ze uit?*

*Zijn de omwonenden geïnformeerd? Kunnen ze tijdens de werken vlot met hun auto weg?*

et de quelques blocs de béton. Pour plusieurs d'entre elles, la décision comme la méthode avaient d'ailleurs été contestées.

Pour en revenir à l'avenue Winston Churchill, la commune d'Uccle n'a pas été informée de ce chantier. Pour quelles raisons ? Est-ce normal ?

Qui a pris la décision de démarrer ce chantier ? Quel acte administratif a-t-il été posé pour entériner cette décision ?

Qui a réalisé les travaux ? En règle générale, la commune ne devrait-elle pas être avertie avant la réalisation de tels travaux ? Quelle est la procédure suivie ?

Les riverains ont-ils été avertis avant l'ouverture du chantier ? Si oui de quelle manière, et si non, pourquoi ?

À la suite de ce chantier, les riverains peuvent-ils sortir aisément de leur parking ?

<sup>1181</sup> **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- Les travaux de l'avenue Winston Churchill consistaient en un renouvellement de l'asphalte sur toute la largeur de la voirie. En raison de son état de vétusté, il était essentiel, pour la sécurité de tous les usagers, d'en refaire la surface. Lors de ce réasphaltage, le marquage a été remis presque à l'identique, avec quelques améliorations comme :

- l'ajout de sas aux endroits où il en manquait ;
- l'adaptation des arrivées dans les carrefours, avec des pistes cyclables suggérées en rouge là où la largeur ne permet pas d'en placer une ;
- un schlamm rouge dans les zones de conflits ;
- la création d'oreilles de trottoir en marquage.

Après le chantier, Bruxelles Mobilité a ajouté des séparateurs pour sécuriser la piste cyclable.

Un potelet mal placé, qui gênait un riverain, a été retiré dès que le problème a été identifié.

La commune était informée du chantier et a même délivré une dérogation pour les travaux en week-end et de nuit. Les riverains ont reçu des explications sous la forme d'un toute-boîte. Un grand panneau orange informatif a été installé au début de l'axe, environ une semaine avant le début des travaux, pour prévenir des jours et horaires de fermeture du chantier. Tout riverain circulant sur les lieux a pu le voir. Ces informations ont également été publiées sur le site de Bruxelles Mobilité, où les asphaltages sont toujours annoncés.

**Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).**- *Het asfalt in de Winston Churchillaan was over de hele breedte van de straat aan vervanging toe. De wegmarkeringen zijn bijna ongewijzigd opnieuw geschilderd. Daarnaast zijn er enkele verbeteringen aangebracht: ontbrekende fietssluizen, rode fietsuggestiestroken op rotondes, rode streken in conflictzones en stoeporen. Na de werken heeft Brussel Mobiliteit een afscheiding aangebracht om het fietspad veiliger te maken.*

*De gemeente was op de hoogte van de werken en heeft zelfs toestemming gegeven om 's nachts en tijdens het weekend te werken. De omwonenden kregen informatie in de brievenbus. Een week voor de start van de werken werd er een groot, oranje informatiebord geplaatst en alle informatie stond ook op de website van Brussel Mobiliteit.*

*Brussel Mobiliteit heeft ook van tevoren contact opgenomen met de buurtbewoners en bedrijven met een container op hun parkeerplaats.*

Avant le chantier, pour une parfaite coordination, Bruxelles Mobilité a aussi contacté personnellement les riverains et les sociétés ayant des conteneurs sur le stationnement.

1181 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Certaines personnes ne semblaient pas avoir reçu toutes les informations. La communication est un élément clé pour tous et permet parfois de dédramatiser la situation.

Merci aux équipes de Bruxelles Mobilité d'avoir donné suite à la plainte de ce riverain à propos du potelet mal placé.

- *L'incident est clos.*

1187 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

1187 **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,**

1187 **concernant l'état de la toiture du tunnel Bailli.**

1189 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- L'état de la toiture du tunnel Bailli est inquiétant et les risques associés sont élevés. Depuis 2017, des inspections et des diagnostics de ce tunnel ont lieu. Des rapports vous sont transmis à cet effet de manière régulière. Ils consistent en une analyse de risque de la toiture et proposent des scénarios pour réduire les risques à court et long termes.

Ce tunnel date de 1963 et la longueur de sa couverture est de 362 mètres. D'après mes informations, les résultats des études combinés à l'analyse de l'état visuel des poutres - en bon état - et des dalles - en mauvais état à plusieurs endroits - indiquent que ces dernières sont les éléments présentant les risques structurels les plus élevés.

La stabilité de la toiture du tunnel Bailli est intégralement assurée par le bon fonctionnement des câbles de précontrainte présents dans ladite toiture. Un dysfonctionnement desdits câbles pourrait provoquer un effondrement brutal et immédiat de la portion de dalle dans laquelle ces câbles se trouvent.

J'ai reçu les informations suivantes : « Les analyses, diagnostics et études de stabilité réalisés entre 2017 et 2022 indiquent que plusieurs têtes d'ancrage des câbles présentent, à de multiples endroits de la toiture, des traces importantes de corrosion, et que les bétons dans lesquels elles sont noyées présentent, partout, des taux de chlorure extrêmement élevés qui maintiennent actifs les phénomènes de corrosion. Conjugué à l'impact potentiellement catastrophique d'un effondrement de dalle, la probabilité non nulle qu'un effondrement survienne entraîne un risque important pour les usagers des voiries supérieures (trams, automobiles, piétons et cyclistes) et du tunnel (automobiles). »

La situation est telle que l'on fait prendre des risques aux usagers. Les tunnels doivent être rénovés axe par axe sur la

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).*- *Niet iedereen heeft blijkbaar alle informatie gekregen. Communicatie is erg belangrijk en helpt vaak om de gemoederen te bedaren.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

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

**betreffende de staat van het dak van de Baljuwtunnel.**

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).*- *Het dak van de Baljuwtunnel verkeert in een zorgwekkend slechte staat. De in 1963 gebouwde tunnel is over een lengte van 362 meter overdekt. Uit studies blijkt dat de draagbalken in goede staat verkeren, maar de dakplaten niet. De stabiliteit van het dak wordt verzekerd door voorgespannen staaldraden. Als die het laten afweten, kan een deel van de dakplaat plots instorten.*

*De ankerpunten van de staaldraden vertonen op meerdere punten sporen van corrosie. Door het hoge chloridegehalte in het beton wordt die corrosie bovendien erger. Er bestaat dan ook een kans dat de dakplaat vroeg of laat instort, met alle gevolgen van dien voor zowel de bovengrondse als ondergrondse weggebruikers.*

*De tunnels worden per rijrichting gerenoveerd. Eigenlijk moet de regering tijdens de werkzaamheden voor alternatieven zorgen, maar dat laat ze helaas na.*

*Studiebureaus werkten meerdere scenario's uit voor een duurzame reconstructie van het tunneldak.*

*In welke staat verkeert het dak van de Baljuwtunnel?*

*Wat zijn de voorgestelde renovatiescenario's en op grond van welke criteria beoordeelt u die?*

*Welke maatregelen neemt u onmiddellijk en op korte en lange termijn? Hoeveel kosten de studies en maatregelen? Hoe communiceert Brussel Mobiliteit met de betrokken gemeenten en de weggebruikers?*

base d'une planification des travaux. Il faut prévoir des solutions alternatives, ce que le gouvernement ne fait malheureusement pas. Il faut faire les choses dans l'ordre.

Comme je le disais, plusieurs scénarios de reconstitution d'une toiture pérenne du tunnel sont analysés par un bureau d'études. Il reste à voir ce qu'il en sera fait et quelles suites y seront réservées.

Quel est l'état du toit du tunnel Bailli ?

Quels sont les scénarios sur la table et sur la base de quels critères sont-ils analysés ?

Quelles mesures sont prises immédiatement, à court et long termes ? Quel est le coût de ces études et des mesures prises ? Quelles communications sont organisées par Bruxelles Mobilité à destination des communes concernées et des usagers ?

Le tunnel Belliard rencontre, semble-t-il, les mêmes problèmes de vétusté et a connu de nombreux incidents dernièrement. Pourriez-vous nous dresser un état des lieux précis de ce tunnel également ?

<sup>1191</sup> **Mme Barbara Trachte, secrétaire d'État.**- Dans le cadre de l'exécution du plan pluriannuel d'investissement pour les tunnels bruxellois, le cycle de gestion technique suivant est appliqué.

La première étape consiste à inspecter l'ouvrage. En fonction des résultats de cette première inspection, celle-ci est suivie d'inspections et de diagnostics complémentaires. L'étape suivante consiste à analyser les résultats des inspections et des diagnostics et à en déduire le risque que présente l'ouvrage dans son état déterminé. Cette étape nécessite, le cas échéant, des calculs de stabilité structurelle. Sur la base du niveau de risque estimé, un ou plusieurs plans d'action permettant de ramener le risque à un niveau acceptable sont ensuite établis. Cette phase est ensuite suivie par la mise en œuvre du plan choisi, lequel est suivi par une estimation du risque résiduel après exécution.

En ce qui concerne le tunnel Bailli, des analyses, diagnostics et études de stabilité sont réalisés depuis 2017. Au vu des dernières inspections complémentaires réalisées en 2022 dans le cadre des travaux préparatoires aux interventions de rénovation, il apparaît que plusieurs têtes d'ancrage des câbles de précontrainte de la toiture présentaient des traces de corrosion et que celle-ci gagne du terrain.

En ce qui concerne l'état actuel du toit du tunnel Bailli, ce dernier et le tunnel Vleurgat sont les seuls tunnels bruxellois à avoir été construits, en 1963, sur la base d'une technique spécifique : une dalle de toiture particulièrement fine dont la stabilité est assurée par la tension des câbles de précontrainte.

La toiture est composée de poutres sur lesquelles reposent des dalles. Ces deux composants sont en béton précontraint, c'est-à-dire qu'ils intègrent des câbles métalliques contribuant à la

*In de Belliardtunnel zouden zich dezelfde problemen voordoen. Kunt u de situatie in die tunnel schetsen?*

**Mevrouw Barbara Trachte, staatssecretaris (in het Frans).**- *Het investeringsplan voor de Brusselse tunnels verloopt in een aantal fasen.*

*Om te beginnen wordt de tunnel geïnspecteerd. Naargelang van de resultaten van die inspectie, volgen er bijkomende inspectierondes. In een volgende stap worden de inspectieresultaten onderzocht en de risico's bepaald die de tunnel in zijn huidige toestand inhoudt. Op basis van het geschatte risiconiveau worden een of meerdere actieplannen opgesteld om dat risico tot een aanvaardbaar niveau te beperken. Vervolgens wordt het actieplan uitgevoerd, waarna een evaluatie volgt van het resterende risico.*

*In de Baljuwtunnel werd tijdens voorbereidende werken voor de renovatie vastgesteld dat verscheidene ankerpunten van de voorgespannen staaldraden aangetast zijn door voortschrijdende corrosie. Het dak van de tunnel bestaat uit een op draagbalken rustende dunne, en bijgevolg fragiele dakplaat.*

*De aantasting van de kabels is aanzienlijk, maar momenteel komen er nog geen stukken los. De kans dat een van de kabels op korte termijn breekt, is dan ook klein. Op langere termijn is de situatie echter zorgwekkend.*

robustesse de la toiture. Vu leur faible épaisseur, les dalles sont un élément constitutif fragile.

Dans le cadre des diagnostics matériels, il s'est avéré que les gaines des câbles dégainées à cette occasion présentent des traces de corrosion et que des infiltrations sont présentes en plusieurs endroits sur les bords des dalles. Les bétons des poutres et des dalles présentent par ailleurs des taux importants de chlorures et, pour les dalles, un front de carbonatation dépassant le niveau des câbles. Ces caractéristiques indiquent par conséquent que les phénomènes physicochimiques causant la corrosion sont présents et actifs autour des câbles.

La corrosion des câbles est importante mais, à l'heure actuelle, n'entraîne pas de pertes de matières, telles que le décollement de morceaux d'acier. Le risque qu'un câble rompe à très court terme est donc faible. La situation est néanmoins préoccupante à plus long terme.

<sup>1193</sup> Au sujet des scénarios, le choix des modalités et de leur impact sur la mobilité dans le tunnel est toujours à l'étude au sein de Bruxelles Mobilité et des bureaux d'études qui l'accompagnent.

Pour ce qui concerne les mesures immédiates, les diagnostics destructifs sont interrompus et le passage de convois de tram d'une charge supérieure à celle des convois existants est interdit, ce qui revient à dire qu'il n'y a pas d'impact sur la mobilité, ni au niveau de la circulation routière ni de celle des trams.

Les études sont en cours et le coût n'est pas connu à l'heure actuelle. Le coût estimé de la rénovation du tunnel Bailli, hors remplacement de la toiture, s'élève, conformément au budget figurant au plan pluriannuel d'investissement pour les tunnels, à environ vingt millions d'euros, auxquels il faut ajouter entre dix et vingt millions d'euros pour le remplacement de sa toiture et de celle du tunnel de Vleurgat, soit trente à quarante millions en tout. À ce budget estimatif des travaux correspond un montant supplémentaire de trois à quatre millions d'euros pour les études.

Un communiqué de presse a été publié le 2 décembre 2022, informant de l'exécution d'interventions en 2023. À l'heure actuelle, les concertations avec les communes se tiennent directement entre le cabinet de la ministre Mme Van den Brandt, Bruxelles Mobilité et les bourgmestres de la Ville de Bruxelles et d'Ixelles d'une part, et les différents acteurs impliqués dans la gestion de la viabilité de la voirie - STIB et autres opérateurs de transports en commun, communes, impétrants, Siamu, hyperpilote, etc. -, d'autre part.

Une fois le scénario choisi et ses modalités de mise en œuvre - phasage, planning, déviations - définies, les informations à destination des usagers seront transmises via les canaux les plus appropriés : communiqués et interviews dans la presse, réseaux sociaux, affichage préalable d'informations aux entrées de la Région et le long des axes menant aux tunnels sur des panneaux à messages variables et des panneaux d'information statique, etc.

*Brussel Mobiliteit bestudeert momenteel de mogelijke scenario's voor de renovatie van de tunnel.*

*De onmiddellijk genomen maatregelen houden in dat onderzoek waarbij schade wordt veroorzaakt, wordt stopgezet en dat trams die zwaarder zijn dan de huidige exemplaren niet meer over het tunneldak mogen rijden. Er zijn dus geen gevolgen voor het verkeer.*

*De studies lopen nog en over de kosten is niets bekend. De geraamde kostprijs voor de renovatie van de Baljuwtunnel bedraagt zonder vervanging van het dak ongeveer 20 miljoen euro. De vervanging van de dakplaten van de Baljuwtunnel en de Vleurgattunnel zal 10 tot 20 miljoen kosten en de studies 3 tot 4 miljoen euro.*

*Op 2 december 2022 werd er een persbericht gepubliceerd over ingrepen in 2023. Momenteel loopt er overleg tussen het kabinet van minister Van den Brandt, Brussel Mobiliteit en de burgemeesters van Elsene en de stad Brussel enerzijds, en de verschillende spelers die bij de veiligheid en het gebruik van de weg betrokken zijn anderzijds.*

*Zodra er een scenario is geselecteerd en de voorwaarden vastliggen, zullen de weggebruikers via de geijkte kanalen geïnformeerd worden.*

*In de Belliardtunnel zien we een andere situatie dan in de Baljuwtunnel. Daar zijn er onder andere problemen met de elektromechanische installaties en de waterafvoer.*

La situation du tunnel Belliard est d'une autre nature que celle observée au niveau du tunnel Bailli. Le tunnel Belliard connaît principalement des problèmes liés aux équipements électromécaniques comme les équipements d'alimentation électrique de haute ou basse tension, de ventilation et d'éclairage. D'autres problèmes se posent, comme des insuffisances du réseau d'égouttage, la hauteur des trottoirs et le cheminement.

<sup>1195</sup> **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- La situation demeure préoccupante. Des traces de corrosion et d'infiltration sont évoquées. La conception, la structure et l'ancienneté des tunnels Vleurgat et Bailli étant comparables, les problèmes rencontrés sont similaires.

Je vous remercie pour ces informations techniques. Il est regrettable de ne pas avoir davantage anticipé les risques importants que présente la toiture et leurs conséquences potentiellement catastrophiques.

Selon mes informations, les transports en commun de surface sont impactés. Les nouveaux trams de la ligne 81, par exemple, qui traversent le quartier du Châtelain et poursuivent vers la place Flagey ne sont pas en mesure de circuler.

- *L'incident est clos.*

**Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (*in het Frans*).- *Het blijft een verontrustende situatie.*

*De regering heeft jammer genoeg onvoldoende geanticipeerd op de risico's van het tunneldak.*

*Volgens de informatie die ik kreeg, zijn er wel degelijk gevolgen voor het bovengrondse openbaar vervoer. De nieuwe tramstellen voor lijn 81 zouden namelijk niet meer boven de tunnel mogen rijden.*

- *Het incident is gesloten.*