



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

**PARLEMENT  
DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE**

—————  
**Compte rendu intégral  
des interpellations et  
des questions**

—————  
**Commission de l'Infrastructure,  
chargée des Travaux publics et de la Mobilité**

—————  
**RÉUNION DU  
LUNDI 5 FÉVRIER 2018**

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

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

—————  
**Commissie voor de Infrastructuur,  
belast met de Openbare Werken en de  
Mobiliteit**

—————  
**VERGADERING VAN  
MAANDAG 5 FEBRUARI 2018**

---

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 du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, 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  
fax 02 549 62 12  
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 dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het  
Brussels Hoofdstedelijk Parlement  
Directie verslaggeving  
tel 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [criv@parlement.brussels](mailto:criv@parlement.brussels)

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

**SOMMAIRE****INHOUD**

INTERPELLATIONS	5	INTERPELLATIES	5
Interpellation de M. Bruno De Lille	5	Interpellatie van de heer Bruno De Lille	5
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les mesures d'accompagnement dans le cadre de la rénovation du tunnel Léopold II".		betreffende "de begeleidende maatregelen bij de renovatie van de Leopold II-tunnel".	
Interpellation jointe de Mme Cieltje Van Achter,	5	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter,	5
concernant "la rénovation et l'entretien du tunnel Léopold II".		betreffende "de renovatie en het onderhoud van de Leopold II-tunnel".	
QUESTIONS ORALES	5	MONDELINGE VRAGEN	5
Question orale de M. Bruno De Lille	5	Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	5
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "la possibilité de transporter des marchandises dans les transports en commun".		betreffende "de mogelijkheid om goederen te transporteren via het openbaar vervoer".	
Question orale de M. Fabian Maingain	10	Mondelinge vraag van de heer Fabian Maingain	10
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le projet de prolongement de la ligne du tram 9 jusqu'à la station Roi Baudouin pour se connecter au métro et desservir le plateau du Heysel".		betreffende "het plan inzake de verlenging van tramlijn 9 tot het station Koning Boudewijn voor de aansluiting op de metro en de bediening van het Heizelplateau".	
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	15	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	15
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement		aan de heer Pascal Smet, minister van de	

---

de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé  
de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "la découverte d'amiante dans le  
tunnel Léopold II".

Question orale jointe de M. Paul Delva, 15

concernant "l'amiante dans le tunnel  
Léopold II".

Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast  
met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de ontdekking van asbest in de  
Leopold II-tunnel".

Toegevoegde mondelinge vraag van de heer 15  
Paul Delva,

betreffende "het asbest in de  
Leopold II-tunnel".

*Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.  
Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.*

### INTERPELLATIONS

**Mme la présidente.**- L'ordre du jour appelle les interpellations.

#### INTERPELLATION DE M. BRUNO DE LILLE

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "les mesures d'accompagnement dans le cadre de la rénovation du tunnel Léopold II".

#### INTERPELLATION JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,

concernant "la rénovation et l'entretien du tunnel Léopold II".

**Mme la présidente.**- À la demande du ministre, et avec l'accord des auteurs, les interpellations sont reportées à une prochaine réunion.

### QUESTIONS ORALES

**Mme la présidente.**- L'ordre du jour appelle les questions orales.

#### QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "la possibilité de transporter

### INTERPELLATIES

**Mevrouw de voorzitter.**- Aan de orde zijn de interpellaties.

#### INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de begeleidende maatregelen bij de renovatie van de Leopold II-tunnel".

#### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,

betreffende "de renovatie en het onderhoud van de Leopold II-tunnel".

**Mevrouw de voorzitter.**- Op verzoek van de minister, en met instemming van de indieners, worden de interpellaties naar een volgende vergadering verschoven.

### MONDELINGE VRAGEN

**Mevrouw de voorzitter.**- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de mogelijkheid om goederen

**des marchandises dans les transports en commun".**

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Lille.

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais).*- *Le dernier Traffic Index de TomTom, qui répertorie annuellement les embouteillages de certaines de villes, ne révèle rien de surprenant : Bruxelles est la ville la plus saturée de Belgique, avec des temps de parcours plus longs de 38% en moyenne.*

*Selon une étude de Brussels Studies menée il y a quelques années, le trafic bruxellois est généré pour 14% par du transport de marchandises et ce pourcentage devrait augmenter de 80% dans les 30 prochaines années en raison de l'explosion démographique, du boom de l'e-commerce et de la tendance des entreprises à opter pour des camionnettes toujours plus petites.*

*Selon cette même étude, le transport de marchandises à Bruxelles est également responsable de 25% des émissions de CO2, de 33% des particules ultrafines et de 41% des particules fines.*

*Les embouteillages sont en outre particulièrement dommageables pour les entreprises qui dépendent fortement de fournisseurs, comme les restaurants, les supermarchés et les pharmacies. Quant aux entreprises de transport, elles souffrent également de la situation : les chauffeurs sont stressés, les clients insatisfaits et les marges bénéficiaires se réduisent.*

*En misant sur le transport de marchandises, nous pourrions, d'un coup, réduire la congestion automobile, donner plus de place aux habitants, lutter contre la pollution de l'air et améliorer la situation économique des entrepreneurs.*

*Le "Freight on Transit" (FOT), ou l'utilisation des transports en commun pour l'acheminement de certaines marchandises, est une piste à envisager. Mais affecter les trams et métros souvent sous-exploités en heures creuses au transport de marchandises nécessiterait une série d'adaptations et d'accords. Zurich, l'une des villes qui applique ce système, a transformé de vieux trams en convoyeurs de déchets.*

**te transporteren via het openbaar vervoer".**

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer De Lille heeft het woord.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- De recentste Traffic Index van TomTom, die verkeersopstoppingen in kaart brengt, brengt geen verrassend nieuws: Brussel is de meest verzadigde stad van België. Volgens die Index doe je in Brussel met de wagen over je traject gemiddeld 38% langer dan de normale reistijd. Dat wisten we natuurlijk al langer.

Volgens een studie van Brussels Studies van enkele jaren geleden bestaat het Brussels verkeer voor 14% uit goederentransport. De onderzoekers verwachten dat dat percentage tijdens de komende 30 jaar met 80% zal toenemen ten gevolge van de bevolkingstoename, de 'boomende' e-commerce en de neiging van bedrijven om steeds kleinere bestelwagens in te zetten. Dat laatste gebeurt enerzijds als antwoord op de kilometerheffing voor vrachtwagens en anderzijds omdat kleinere bestelwagens vlotter door het verkeer zouden geraken.

Het goederentransport draagt bijgevolg in belangrijke mate bij tot verkeersopstoppingen, maar ook tot lucht- en lawaaivervuiling. Volgens diezelfde studie is goederentransport in Brussel verantwoordelijk voor maar liefst 25% van de CO2-uitstoot, voor 33% van het zeer fijn stof en voor 41% van het fijn stof dat door alle verkeer wordt uitgestoten.

De verkeersopstoppingen zijn bovendien bijzonder vervelend voor bedrijven die sterk afhankelijk zijn van leveranciers, zoals restaurants, supermarkten en apotheken. De leveranciers zijn niet langer in staat om in te schatten wanneer zij een bepaalde levering kunnen doen. Daarom zie je in de supermarkten in het centrum soms lege rekken en moeten mensen bij apotheken soms langer dan gepland op hun geneesmiddelen wachten. Bovendien lijden ook transportbedrijven onder de situatie: de chauffeurs ervaren veel stress, de klanten zijn ontevreden en de winstmarges krimpen.

Zetten we in op goederentransport, dan kunnen we

*Nous devrions étudier cette piste à Bruxelles, où plusieurs entreprises de transport innovantes désireuses de lancer des initiatives concrètes sont freinées par des obstacles réglementaires.*

*Que pensez-vous de l'idée d'organiser ce FOT à Bruxelles ? A-t-elle déjà été étudiée ? Ferez-vous réaliser une étude, si ce n'est déjà fait ? Quelle est la position de la STIB en la matière ?*

*Le secteur logistique est-il intéressé ? L'avez-vous déjà consulté à ce sujet ?*

dus in één klap de verkeerscongestie doen dalen, meer plaats geven aan de bewoners, de luchtvervuiling aanpakken en de economische situatie van ondernemers verbeteren.

Een mogelijke piste daartoe is de inzet van het openbaar vervoer voor het transport van bepaalde goederen. In het jargon heet dat 'Freight on Transit' (FOT). Buiten de spitsuren blijven metro's en trams vaak onderbenut en zou er overwogen kunnen worden om bepaalde trams voor cargovervoer in te zetten. Dat vereist natuurlijk een aantal aanpassingen en goede afspraken.

In bepaalde steden, zoals Dresden en Zürich, werden al aparte cargotrams ingezet. In Zürich gaat het om omgebouwde oude trams die elektronisch afval van ophaalpunten naar een recyclagecentrum buiten de stad vervoeren. Ook in Amsterdam, Luxemburg en Toronto is men dergelijke projecten aan het bestuderen en uitwerken. Ik denk dat in Luxemburg zelfs een Brusselse firma een project onderzoekt.

Wij zijn van mening dat het interessant kan zijn om de mogelijkheid ook voor Brussel te onderzoeken. We weten dat enkele vernieuwende transportbedrijven geïnteresseerd zijn, maar door hindernissen in de regelgeving geraken er geen concrete initiatieven uit de startblokken. Bovendien is de positie van de MIVB niet zo duidelijk.

Wat vindt u van het idee om in Brussel 'Freight on Transit' te organiseren? Werd de mogelijkheid al specifiek voor Brussel onderzocht? Zult u een studie laten uitvoeren mocht dat nog niet gebeurd zijn? Wat is de houding van de MIVB in dit verband?

Hebt u weet of er in de sector interesse leeft? Hebt u al met de sector overlegd? Ik heb het dan zowel over de afnemers als over de aanbieders van logistiek.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *L'idée d'utiliser les transports en commun pour le transport de marchandises n'est pas neuve. Les facteurs de bpost les utilisent d'ailleurs déjà largement pour la livraison des colis.*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Het is geen nieuw idee om voor goederentransport gebruik te maken van het openbaar vervoer. Zo maken de postbodes van bpost die pakketten vervoeren tijdens hun rondes massaal gebruik van het

*Nous y avons également réfléchi à Bruxelles, notamment à l'occasion d'un projet pilote mené à Amsterdam en 2007-2008, dans le cadre duquel deux trams ont effectué 150 trajets tests pendant quinze jours. Ce projet a cependant été arrêté fin 2008 pour des raisons financières. Un autre projet pilote de transport de bagages a également avorté à Madrid en raison du délai de traitement trop lent et coûteux, de la perte de places pour les voyageurs et de l'obligation de contrôler la sécurité des marchandises.*

*Le dernier projet en date de ce type a été mené à l'été 2017 à Saint-Étienne, avec deux parcours tests vers de petits supermarchés de quartier. Bien que ces tests aient clairement établi la faisabilité technique du projet, la chaîne de magasins n'a pas souhaité le poursuivre. Les initiatives similaires lancées à Paris, Montpellier, Strasbourg et Luxembourg n'ont pas non plus dépassé le stade de l'étude de faisabilité.*

*J'étais moi-même initialement favorable à une telle approche, mais les obstacles pratiques sont nombreux à Bruxelles. Nos lignes commerciales pourraient à peine être exploitées par ces trams de marchandises. Il faudrait en effet aménager des voies latérales et des quais spéciaux pour le chargement et le déchargement. Les arrêts habituels ne le permettent pas car cela ferait perdre trop de temps. De plus, la cohabitation entre les voyageurs et les opérations de chargement et déchargement n'est pas évidente.*

*De plus, les voies et les croisements sont aujourd'hui saturés, tant en heures de pointe qu'en heures creuses. Le déploiement de trams supplémentaires sans mélanger le transport de personnes et de marchandises ne serait possible que tard le soir et la nuit, mais cela provoquerait des nuisances sonores.*

*En outre, certains tronçons du réseau de tram sont fermés la nuit pour des raisons de sécurité, tandis que le métro nécessite des travaux d'entretien pendant sa fermeture nocturne.*

*Une autre question est de savoir comment relier les centres de transfert au réseau de tram. Le transfert des marchandises au tram, et inversement, nécessite toute une infrastructure.*

*Nous avons donc déjà examiné ce concept a priori*

openbaar vervoer.

Ook in Brussel werd daarover al nagedacht, onder meer naar aanleiding van een proefproject in Amsterdam in de jaren 2007-2008, waarbij twee trams gedurende 15 dagen 150 testritten uitvoerden. Dat project werd echter eind 2008 wegens financiële problemen stopgezet. Ook een proefproject in Madrid werd stopgezet. Daar werd geëxperimenteerd met een compartiment voor bagage, maar er waren heel wat nadelen aan verbonden. Zo was de afhandelingstijd te traag en te duur, gingen er reizigersplaatsen verloren en moest er een controle gebeuren op de veiligheid van de goederen.

Het recentste project werd in de zomer van 2017 in Saint-Etienne uitgevoerd met twee testroutes naar kleine buurtsupermarkten. De tests maakten duidelijk dat het plan technisch haalbaar was, maar toch wenste de winkelketen het project niet voort te zetten. Ook in steden zoals Parijs, Montpellier, Straatsburg en Luxemburg bleven projecten steken in de fase van de haalbaarheidsstudie.

Ikzelf was aanvankelijk voorstander van een dergelijke aanpak en heb er vroeger wel eens met de MIVB over gepraat, maar ook in een stad als Brussel zijn er veel praktische hinderpalen. Voor de inzet van goederentransporten kan er nauwelijks gebruik gemaakt worden van commercieel geëxploiteerde lijnen. Voor het laden en lossen moeten er immers zijsporen en speciale laad- en loskaaien aangelegd worden. De gewone haltes laten dat niet toe omdat er dan te veel tijd verloren gaat. Het laten samengaan van reizigers en het laden en lossen van vracht is bovendien niet vanzelfsprekend.

De sporen en kruispunten zijn vandaag, zowel tijdens de spits als in de daluren, verzadigd. Extra trams inzetten zonder vermenging van personen- en goederenvervoer zou enkel 's avonds laat en 's nachts mogelijk zijn, maar dat zou omwille van lawaaihinder op de tegenstand van bewoners kunnen stuiten.

Bovendien worden bepaalde delen van het tramnet 's nachts om veiligheidsredenen afgesloten, zoals bijvoorbeeld de noord-zuidas, de Middenring en de Simonis- en de Leopold-II tunnel. En tijdens de nachtelijke sluiting van de metro worden er nogal wat noodzakelijke onderhoudswerken uitgevoerd.

*intéressant, mais l'avons finalement rejeté. Le Plan transport de marchandises comporte une étude complémentaire à ce sujet (action 4, point 29). Le gouvernement n'en fait cependant pas une priorité, vu que sa faisabilité s'est déjà avérée sujette à caution par le passé.*

*Nous sommes toutefois disposés à collaborer si le secteur privé se montre intéressé. Pour autant que je sache, ce n'est pas encore le cas.*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Lille.

**M. Bruno De Lille (Groen)** (en néerlandais).- *Je comprends certains de vos arguments, mais tout cela remonte à 2008-2009. Depuis lors, les conditions ont quelque peu changé. Il y a désormais une taxe kilométrique pour les poids lourds, les centres de distribution urbains se développent de manière autonome et les livreurs à vélo sont légion.*

*Il est devenu possible de transporter des marchandises dans le centre et de les y distribuer de façon rentable. Plusieurs entrepreneurs privés se disent intéressés. Je les inviterai à se mettre en contact avec la Région, en espérant que la STIB et la Région se montrent ouvertes.*

*En effet, il ne sera pas évident d'aménager des trams de marchandises, mais j'estime qu'il y a suffisamment de place le soir et en heures creuses, tant dans le métro que dans le tram, pour transporter des colis sans gêner les autres usagers. J'appelle dès lors le ministre à y consacrer une nouvelle étude.*

Een vraag is ook hoe men de transfertcentra op het tramnet kan aansluiten. Dat is niet zo evident omdat er een hele infrastructuur nodig is voor de overdracht van de goederen op de tram en omgekeerd. Alles hangt bovendien af van het gewicht van de goederen, al lijkt dat niet het grote probleem te zijn.

Kortom, op het eerste gezicht is dit concept een goed idee. We hebben het eerder al eens onderzocht, maar uiteindelijk toch verworpen. Ook in het Goederenvervoerplan (actie 4, punt 29) is een bijkomende studie in dat verband opgenomen. De regering maakt er echter geen prioriteit van omdat de haalbaarheid in het verleden al erg twijfelachtig bleek en er in vergelijkbare steden in het buitenland geen succesvolle projecten in die zin lopen of gelopen hebben.

Mocht echter de privésector belangstelling hebben, zijn we altijd bereid om samen te werken. Voor zover ik weet, is dat alsnog niet het geval.

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer De Lille heeft het woord.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- Ik begrijp enkele van de door u aangehaalde argumenten, maar 2008-2009 is natuurlijk al vrij lang geleden. Misschien moet het plan opnieuw overwogen worden, want sindsdien zijn de omstandigheden enigszins veranderd. Ondertussen is er immers een kilometerheffing voor vrachtwagens ingevoerd, komen stedelijke distributiecentra autonoom tot ontwikkeling zonder veel tussenkomst van de overheid en rijden er volop fietskoeriers rond.

Intussen is het mogelijk geworden om goederen naar het centrum te vervoeren en ze daar verder op een winstgevende manier te verdelen. Een aantal privéondernemers zegt geïnteresseerd te zijn en werd al aangezocht om het plan elders uit te bouwen. Ik zal hen met het Brussels Gewest in contact brengen. Hopelijk staan het gewest en de MIVB ervoor open.

Het klopt inderdaad dat het niet evident zal zijn om goederentrans in te leggen. Toch meen ik dat er 's avonds en in de daluren in zowel de metro als de tram voldoende plaats is om goederenpakketten te vervoeren zonder dat andere gebruikers daarvan hinder ondervinden. Ik roep de minister dan ook op

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. FABIAN MAINGAIN**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,**

**concernant "le projet de prolongement de la ligne du tram 9 jusqu'à la station Roi Baudouin pour se connecter au métro et desservir le plateau du Heysel".**

**Mme la présidente.**- La question sera lue par M. Loewenstein.

La parole est à M. Loewenstein.

**De heer Marc Loewenstein (DéFI).**- Alors que les travaux de la zone 2 - place Reine Astrid, c'est-à-dire place du Miroir - et de la zone 3 - avenue de l'Exposition - ont débuté en ce début du mois de janvier 2018, j'aimerais vous interroger sur la phase suivante, qui verra la ligne 9 prolongée vers la station de métro Roi Baudouin, sur le plateau du Heysel.

En effet, ce projet avait fait l'objet d'une enquête publique avant l'été. Le parcours semblait être défini et devait passer par les avenues de l'Arbre Ballon, du Général de Ceuninck et Houba de Strooper. Cependant, ce projet fait naître des craintes et remarques, notamment de la part des riverains. Dès lors, j'aimerais vous poser quelques questions.

Où en est la procédure de permis de cette partie du projet ? Comment les remarques émises par les riverains dans le cadre de celui-ci ont-elles été prises en considération ? En outre, le trajet même pose encore beaucoup de questions. En effet, l'absence de desserte de la Cité modèle, le choix des voiries étroites et l'absence de la chaussée Romaine dans le parcours interpellent. À ce sujet, pouvez-vous m'indiquer si une réflexion sur le tracé définitif du projet est encore en cours ou envisageable ?

om er alsnog een studie aan te wijden.

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FABIAN MAINGAIN**

**AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "het plan inzake de verlenging van tramlijn 9 tot het station Koning Boudewijn voor de aansluiting op de metro en de bediening van het Heizelplateau".**

**Mevrouw de voorzitter.**- De vraag wordt voorgelezen door de heer Loewenstein.

De heer Loewenstein heeft het woord.

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).*- *De werken aan zone 2 (Koningin Astridplein) en zone 3 (Tentoonstellingslaan) gingen begin januari 2018 van start. De volgende fase is de verlenging van tramlijn 9 tot het metrostation Koning Boudewijn. Dat project zorgt voor heel wat ongerustheid bij de buurtbewoners.*

*Het openbaar onderzoek over die derde fase vond plaats voor de zomer. Het traject zal blijkbaar via de Dikkebeuklaan, de Generaal de Ceunincklaan en de Houba de Strooperlaan lopen.*

*Hoe ver staat het met de vergunningsprocedure voor de verlenging van de tramlijn? Wordt er rekening gehouden met de opmerkingen van de buurtbewoners?*

*Is het voorgestelde traject definitief of kan het nog worden aangepast? Het lijkt mij problematisch dat de Modelwijk en de Romeinsesteenweg niet worden bediend en dat de tram door smalle straten zal moeten rijden.*

*Houdt het project rekening met de beschermde elementen? Wat zal er bijvoorbeeld gebeuren met de opmerkelijke bomen op het traject?*

*Wat wordt er gedaan om schade aan de woningen*

Le projet est-il en adéquation avec le caractère classé de certaines parties du tracé ? Quel sort sera-t-il réservé aux arbres remarquables qui se trouvent sur le tracé ? L'une des principales problématiques, dans le cadre de ce projet de prolongation, est le risque de dégâts aux habitations, tant à l'occasion de la réalisation des travaux qu'à la suite des vibrations provoquées par le passage des trams.

À ce sujet, si le trajet est confirmé, le permis délivré et les travaux programmés, pouvez-vous m'indiquer les mesures préventives qui seront prises afin d'objectiver l'état des habitations et pouvoir ainsi leur éviter des dégradations ?

De plus, cette partie de notre Région connaît d'énormes problèmes d'inondations. Quelles sont les mesures prises dans le cadre de ce projet pour répondre à cette problématique ? Une étude hydrologique a-t-elle été réalisée dans le cadre du futur chantier ? Quelles seront les mesures préventives qui seront mises en œuvre pour contrôler et gérer des problématiques hydrauliques ?

En outre, dans un quartier déjà saturé au niveau du stationnement, le projet prévoit la suppression de nombreuses places de parking en voirie. Quelles solutions et quelles compensations sont-elles prévues pour répondre à ce problème ?

Enfin, disposez-vous déjà d'une estimation du calendrier de réalisation des travaux et de leurs différentes phases ?

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Une demande de permis d'urbanisme pour le prolongement de la ligne de tram 9 jusqu'à la station Roi Baudouin a en effet été introduite fin décembre 2016. Ceci a donné lieu à une enquête publique et à une commission de concertation fin mai 2017.

Au regard des remarques et avis formulés au cours de cette procédure, Bruxelles Urbanisme et Patrimoine (BUP) a dressé un article 191 reprenant un certain nombre de conditions à respecter en vue d'obtenir le permis. Les plans ont donc été retravaillés dans ce sens, et le dossier est prêt à être réintroduit auprès de BUP. Cela n'a pas encore été

*te voorkomen, zowel tijdens de uitvoering van de werken als nadien?*

*In dat deel van het gewest vinden bovendien vaak overstromingen plaats. Op welke manier wordt er in het project rekening gehouden met die problematiek? Werd er een hydrologische studie uitgevoerd?*

*Voorts zullen er tal van parkeerplaatsen sneuvelen, terwijl de parkeerdruk nu al hoog is in de wijk. Welke oplossingen en compensaties zijn er gepland?*

*Kunt u ons al een tijdschema meedelen voor de werken?*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *De vergunning voor de verlenging van tramlijn 9 tot het Koning Boudewijnstation werd eind december 2016 ingediend. Er werd een openbaar onderzoek georganiseerd en een overlegcommissie eind mei 2017.*

*Op basis van de opmerkingen en adviezen tijdens die procedure legde Brussel Stedenbouw en Erfgoed (BSE) met artikel 191 een aantal voorwaarden op. De plannen werden aangepast en het dossier is klaar om opnieuw bij BSE te worden ingediend. Hopelijk gebeurt dat snel.*

fait parce que d'autres projets sont en cours sur le plateau du Heysel. J'espère cependant que le dossier sera bientôt introduit.

Les remarques émises par les riverains ont été collectées par Bruxelles Urbanisme et Patrimoine et traduites dans un article 191. Nous avons analysé toutes les remarques et les plans. Les remarques pertinentes seront prises en considération et les plans seront ensuite adaptés en fonction de celles-ci.

Les premières études qui concernent le projet remontent à 2008, avec une étude d'impact menée par Stratec, visant à analyser le mode et l'itinéraire d'une nouvelle liaison en transport en commun entre Simonis et le haut de Jette. En comparaison avec un tracé sur la chaussée Romaine, le tracé choisi via l'avenue de l'Arbre Ballon et l'avenue du Général de Ceuninck présente le grand avantage de desservir les quartiers d'habitation, dont la Cité modèle, en la longeant sur l'avenue de l'Arbre Ballon. De plus, il permet de créer un point de contact entre la nouvelle ligne de tram et la station de métro Roi Baudouin.

Enfin, il faut souligner que le tracé via la chaussée Romaine empiète sur le territoire de la Région flamande. Bien que cela ne constitue pas un problème en soi, cela peut avoir un impact très important sur les procédures et les délais.

Notons également que les travaux de la première partie du tracé de la ligne de tram 9 sont en cours de finalisation. Le carrefour formé par l'avenue de l'Exposition, l'avenue de l'Arbre Ballon et la chaussée Romaine a été aménagé en vue d'un prolongement sur l'avenue de l'Arbre Ballon. L'amorce de voie y est d'ailleurs déjà placée.

Le parcours de la nouvelle ligne de tram passe par l'avenue du Général de Ceuninck, située à côté du square Jean Palfyn. La nouvelle ligne de tram ne touche donc en rien le parc inscrit sur la liste de sauvegarde. Les arbres remarquables du square Palfyn ne seront pas affectés, étant donné que la nouvelle ligne de tram passera par l'avenue du Général de Ceuninck, située à côté du parc. Rappelons aussi que cette nouvelle ligne de tram s'accompagne d'une verdurisation très importante.

Le chantier nécessitera la mise en œuvre d'un matériel relativement léger, classique pour les

*De eerste studies dateren van 2008. In vergelijking met een traject op de Romeinsesteenweg biedt het traject via de Dikkebeuklaan en de Generaal de Ceunincklaan twee voordelen: het bedient verscheidene woonwijken, waaronder de Modelwijk, en maakt een contactpunt mogelijk tussen de nieuwe tramlijn en het metrostation Koning Boudewijn.*

*Bovendien zou een tracé via de Romeinsesteenweg voor een deel op Vlaams grondgebied lopen, wat de procedures kan bemoeilijken en voor vertragingen zorgen.*

*De werken aan het eerste deel van het traject van tramlijn 9 zijn bijna voltooid. Het kruispunt Tontoonstellingslaan / Dikkebeuklaan / Romeinsesteenweg werd heraangelegd om de tramlijn te kunnen verlengen via de Dikkebeuklaan. Een deel van de sporen liggen er al.*

*De nieuwe tram zal door de Generaal de Ceunincklaan rijden, die langs het park ligt. De opmerkelijke bomen op het Jan Palfynplein worden dus niet bedreigd. Bovendien gaat de aanleg van de tramlijn gepaard met aanzienlijke vergroening.*

*De werken kunnen worden uitgevoerd met vrij licht materieel. Dat beperkt dus de geluids- en trillingenhinder. De werken zullen in fasen worden uitgevoerd om de hinder voor de buurtbewoners en de passanten te beperken.*

*Zoals bij elke belangrijke vernieuwing of uitbreiding van haar bovengronds tramnet heeft de MIVB een voorafgaande effectenstudie over de geluids- en trillingenhinder uitgevoerd. Op verschillende stukken zal een trillingdempend systeem worden gebruikt om de voorwaarden in de vergunning na te leven.*

*Het project zal voorts de doorlaatbare oppervlakte verhogen van 9,4 tot 27% dankzij een versmalling van het wegdek, de aanleg van een eigen baan die met gras is ingezaaid, en de reorganisatie van de kruispunten.*

*Er zullen ook ondergrondse bufferstructuren komen voor de opvang van regenwater, onder meer onder de Robijnstraat en ter hoogte van de eindhaltes van de tramlijnen 51 en 93.*

travaux de voirie et les poses de voies de tram, réduisant les nuisances causées par des tremblements et des bruits. Le chantier sera réalisé par phases, afin de réduire au maximum la durée des nuisances pour les habitants et usagers des lieux. Évidemment, tout cela se fera dans le respect de la législation.

Comme pour tout projet important de renouvellement ou d'extension de son réseau ferré en surface, la STIB a réalisé préalablement une étude d'incidences acoustiques et vibratoires, qui a préconisé une pose de voies antivibratoires adaptées aux différentes sections de ce projet. Un système d'atténuation vibratoire sera installé dans les voies de plusieurs tronçons pour garantir le confort vibratoire et le respect des seuils de la convention.

Le projet réduira la surface imperméable et augmentera la perméabilité du sol. Dans ce cadre, la surface perméable passera de 9,4% actuellement à 27 %. Cette évolution est permise notamment par la réduction de la largeur des voiries, l'aménagement d'un site propre engazonné pour le tram et la réorganisation des carrefours.

Par ailleurs, des modules de structure souterraine renforcée seront prévus pour organiser un tampon pour eaux de pluie sous le trottoir, avant infiltration ou rejet des eaux pluviales.

Sous la zone engazonnée, à la hauteur de la rue du Rubis, les mêmes modules souterrains renforcés seront installés, afin d'augmenter la quantité de stockage et de tamponnage de l'eau pluviale dans cette zone. Le même principe sera aussi appliqué au niveau du terminus des lignes de tram 51 et 93.

La zone du projet étant dépourvue d'un environnement favorable pour la réception de l'eau, Bruxelles Environnement et le facilitateur eau ont signalé que le projet, dans sa conception actuelle, apportait une plus-value pour le quartier en matière de gestion de l'eau, que les solutions proposées étaient suffisantes et qu'ils n'avaient pas de remarques complémentaires.

Concernant les places de stationnement supprimées en voirie, des solutions sont recherchées, qu'il serait prématuré de vous communiquer à ce stade. Je puis néanmoins vous assurer que le projet n'est pas fermé aux automobilistes.

*Aangezien er in de zone geen infrastructuur voor de opvang van regenwater is, oordeelden Leefmilieu Brussel en de waterfacilitator dat het project een meerwaarde voor de wijk is en dat de voorgestelde maatregelen volstaan.*

*Er worden oplossingen gezocht voor de parkeerplaatsen die op de openbare weg verdwijnen, maar het is nog te vroeg om daar al iets meer over te kunnen zeggen. Ik kan u niettemin geruststellen dat het project niet tegen auto's gericht is.*

*De werken zullen van start gaan, zodra de vergunningen zijn afgegeven en zullen iets meer dan twee jaar duren. Eerst zullen de nutsbedrijven aan de beurt komen, nadien zullen de tramsporen worden gelegd en tot slot zullen de wegen worden heraangelegd.*

*Onze contacten met Brussel-Stad in het dossier zijn constructief.*

Un calendrier prévisionnel existe. Les travaux seront entamés lorsque toutes les autorisations auront été délivrées. Ils devraient pouvoir être réalisés en un peu plus de deux ans. Les travaux débiteront au niveau du tronçon reliant l'avenue de l'Arbre Ballon à l'avenue Houba de Strooper. Les concessionnaires interviendront dans une première phase, laquelle sera suivie par la pose des voies, et enfin par le réaménagement des voiries.

Les contacts constructifs que nous entretenons avec la Ville de Bruxelles dans le cadre de ce chantier vont dans la bonne direction.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Loewenstein.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Vous dites que les travaux devraient durer deux ans. Avez-vous une idée de la date de leur démarrage ?

Concernant les actions de prévention, je vous ai parlé de la crainte des riverains au sujet des vibrations, mais aussi d'éventuels dégâts occasionnés dans le cadre du chantier à venir. Il est évident qu'un état des lieux sera réalisé avant que débute le chantier, mais, vu la vulnérabilité de certaines habitations, peut-être vaudrait-il la peine de disposer d'un état des lieux approfondi des zones comptant ces habitations les plus susceptibles de se fissurer.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je n'ai aucune objection à ce qu'il y ait un état des lieux, pour éviter les plaintes. Si les riverains le souhaitent, des états des lieux seront donc réalisés.

En ce qui concerne le calendrier, tout dépendra du moment où les plans finaux seront introduits. Normalement, nous devrions disposer du permis cette année. Après la désignation de l'entrepreneur, les travaux débiteront cette année ou l'année prochaine.

L'idée est que cette connexion très importante soit achevée en 2020. Le plateau du Heysel doit en effet être relié au réseau de métro. Plus vite ce sera fait, mieux Bruxelles se portera.

- *L'incident est clos.*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Loewenstein heeft het woord.

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).*- *Hebt u er enig idee van wanneer de werkzaamheden, die dus twee jaar zullen duren, van start gaan?*

*Mag ik ten slotte suggereren dat voor de werkzaamheden een grondige plaatsbeschrijving wordt opgemaakt voor de zones met woningen die het grootste risico op barsten vertonen?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ik heb helemaal geen bezwaar tegen een plaatsbeschrijving om klachten te voorkomen, als de omwonenden dat wensen.*

*De start van de werkzaamheden hangt af van het ogenblik waarop de uiteindelijke plannen worden ingediend. Normaal zou de vergunning er nog dit jaar moeten komen. Na de keuze van de aannemer kunnen de werkzaamheden dit of volgend jaar beginnen.*

*Het is de bedoeling om de belangrijke verbinding tegen 2020 klaar te hebben. De Heizelvlakte moet immers een verbinding krijgen met het metronet. Hoe sneller die er komt, des te beter voor Brussel.*

- *Het incident is gesloten.*

**QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "la découverte d'amiante dans le tunnel Léopold II".

**QUESTION ORALE JOINTE DE M. PAUL DELVA,**

concernant "l'amiante dans le tunnel Léopold II".

**Mme la présidente.**- Les questions orales sont reportées à une prochaine réunion.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de ontdekking van asbest in de Leopold II-tunnel".

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA,**

betreffende "het asbest in de Leopold II-tunnel".

**Mevrouw de voorzitter.**- De mondelinge vragen worden naar een volgende vergadering verschoven.