



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

—————
**Commissie voor de Mobiliteit,
belast met het Openbaar Vervoer,
de Openbare Werken
en de Verkeersveiligheid**

—————
**VERGADERING VAN
DINSDAG 10 MAART 2020**

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

—————
**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 10 MARS 2020**

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. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 02
E-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

Le **compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité de la direction des comptes rendus. 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
E-mail : criv@parlement.brussels

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

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	7
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende "de niet-concretisering van de projecten voor de beveiliging van de brug van Kuregem".	
Mondelinge vraag van mevrouw Clémentine Barzin	10
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende "Poppy, de laatste free-floatingdienst in het Brussels Gewest".	
Mondelinge vraag van mevrouw Clémentine Barzin	16
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende "de premies voor de aanschaf van een elektrische fiets".	
Mondelinge vraag van de heer Julien Uyttendaele	21
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende "de alternatieve leveringswijzen voor goederen".	
Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	26

SOMMAIRE

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	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 "la non-concrétisation des projets de sécurisation du pont de Cureghem à Anderlecht".	
Question orale de Mme Clémentine Barzin	10
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
concernant "Poppy, le dernier service de free-floating en Région bruxelloise".	
Question orale de Mme Clémentine Barzin	16
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
concernant "les primes à l'acquisition d'un vélo électrique".	
Question orale de M. Julien Uyttendaele	21
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
concernant "les modes de transport de marchandises alternatifs".	
Question orale de M. Marc Loewenstein	26

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

betreffende "de oorzaken van ontsporing van trams in het Brussels Gewest".

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 28

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

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,

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

betreffende "de aandacht voor slimme straatverlichting in het Brussels Lichtplan".

Vraag om uitleg van de heer Julien Uyttendaele 32

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

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

betreffende "de luchtkwaliteit in het ondergrondse net van de MIVB".

Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Marie Nagy, 33

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

concernant "les causes de déraillement des trams en Région bruxelloise".

Question orale de M. David Weytsman 28

à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

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,

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

concernant "la prise en compte des éclairages publics intelligents dans le plan lumière bruxellois".

Demande d'explications de M. Julien Uyttendaele 32

à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

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

concernant "la qualité de l'air dans le réseau souterrain de la STIB".

Demande d'explications jointe de Mme Marie Nagy, 33

betreffende "de luchtverontreiniging in de metro en de stations".

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

De heer Julien Uyttendaele (PS)

Mevrouw Marie Nagy (DéFI)

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

De heer Christophe De Beukelaer (cdH)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 45

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

betreffende "de sluiting van de Jubelpark-site voor automobilisten".

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)

De heer Jonathan de Patoul (DéFI)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van mevrouw Clémentine Barzin 58

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

betreffende "het tramproject in Neder-Over-Heembeek".

concernant "la pollution de l'air des métros et gares".

Discussion conjointe – Orateurs :

M. Julien Uyttendaele (PS)

Mme Marie Nagy (DéFI)

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

M. Christophe De Beukelaer (cdH)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 45

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

concernant "la fermeture du site du Cinquantenaire aux automobilistes".

Discussion – Orateurs :

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)

M. Jonathan de Patoul (DéFI)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de Mme Clémentine Barzin 58

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 tram à Neder-Over-Heembeek".

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Clémentine Barzin (MR)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Discussion – Orateurs :

Mme Clémentine Barzin (MR)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

M. Marc Loewenstein (DéFI)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

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

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

**AAN MEVROUW ELKE VAN DEN
BRANDT, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET
MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN
VERKEERSVEILIGHEID,**

**betreffende "de niet-concretisering van de
projecten voor de beveiliging van de brug
van Kuregem".**

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *De brug van Kuregem is een belangrijk gewestelijk verkeersknooppunt, waar niet minder dan acht straten samenkomen. Het behoeft helaas geen betoog dat het een erg gevaarlijke plek is, zeker voor fietsers. De brug staat trouwens op de lijst met zwarte verkeerspunten die het Brussels Gewest in 2015 liet opstellen. Op 28 februari gebeurde er opnieuw een ernstig ongeval.*

Al in 2013 legde Brussel Mobiliteit de gemeente Anderlecht een plan voor om de brug veiliger te maken. Sindsdien vonden meerdere vergaderingen plaats, met onder andere de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC), belangenorganisaties van fietsers en meerdere vertegenwoordigers van omwonenden, maar blijkbaar heeft Brussel Mobiliteit andere prioriteiten, want sindsdien is er niets concreets gebeurd.

In oktober 2018 bleek uit een ongeval waarbij een politieagent van 28 die op de fiets het leven liet, hoe gevaarlijk het verkeer op de brug is.

In februari 2019 kondigde het gewest aan dat uit een test vanaf april moest blijken of een rotonde de verkeersdoorstroming zou belemmeren. In oktober 2019 bleek dat de test was uitgesteld en tot nu toe is er helemaal niets getest. Het risico dat zwakke

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

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE CHARGÉE DE LA
MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS
ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "la non-concrétisation des
projets de sécurisation du pont de
Cureghem à Anderlecht".**

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- En raison d'un nouvel accident grave survenu le 28 février dernier sur le pont de Cureghem, ma question est plus que jamais d'actualité. Les jours d'une victime étaient en danger, selon la presse.

Le pont de Cureghem est une voirie régionale importante, qui traverse le canal de Bruxelles et constitue la jonction de la chaussée de Mons, depuis le quartier de Cureghem, avec les quartiers du centre historique d'Anderlecht, à savoir Wayez et Veeweyde-Aurore.

Pas moins de huit rues convergent vers le pont de Cureghem, également fort emprunté par les bus et les trams, ce qui fait de cet endroit un carrefour particulièrement fréquenté. La dangerosité de la circulation routière à ce carrefour, en particulier pour les cyclistes, n'est malheureusement plus à démontrer. Cet endroit figure d'ailleurs toujours sur la carte des points noirs de la sécurité routière, établie en 2015 à la demande de la Région bruxelloise.

En 2013 déjà, Bruxelles Mobilité avait contacté le collège de la commune d'Anderlecht pour présenter un projet de sécurisation du pont. Plusieurs réunions s'étaient ensuivies, associant entre autres la Commission régionale de la mobilité (CRM), différents défenseurs de la pratique du vélo, ainsi

weggebruikers in een dodelijk ongeval terecht-komen, is dus niet verminderd.

Naar aanleiding van een nieuw ongeval twee weken geleden, kondigde Brussel Mobiliteit aan dat de test in maart en april zou plaatsvinden. Kunt u daar wat meer over vertellen? Hoe komt het dat de testfase werd uitgesteld tot na een volgend zwaar ongeval? Welke ingrepen worden er concreet overwogen om de brug voor alle weggebruikers veiliger te maken? Beschikt u over meer informatie in verband met de oorzaken van het ongeval van begin maart? Hoe is het inmiddels met het slachtoffer gesteld?

que plusieurs représentants des habitants du quartier.

Bruxelles Mobilité a présenté aux participants et au collègue communal différents plans de réaménagement visant à mieux sécuriser les lieux. Malheureusement, force est de constater que la sécurisation de ce lieu n'a pas été placée parmi les priorités de Bruxelles Mobilité, car aucune mesure concrète n'a été prise depuis lors.

En octobre 2018, l'accident mortel dont a été victime un policier de 28 ans qui rentrait chez lui à vélo a tristement illustré la dangerosité avérée de la circulation routière à cet endroit.

En février 2019, à la suite de ce drame, qui a eu un grand écho dans la presse, la Région a annoncé une intervention visant à transformer le carrefour en rond-point. Début avril 2019, une phase de test de six mois devait débiter, avec divers aménagements temporaires visant à sécuriser la zone. L'objectif était de voir si ces aménagements provoquaient des problèmes de mobilité, afin de les adapter si nécessaire.

Ensuite, en octobre 2019, cette phase de test a apparemment été reportée. Dans les faits, aucune phase de test n'a donc été menée jusqu'à présent et la circulation dans la zone est demeurée inchangée. Les usagers faibles sont toujours menacés par ces mêmes risques d'accidents mortels que nous ne connaissons que trop bien.

À la suite du dernier accident survenu il y a deux semaines, Bruxelles Mobilité a annoncé dans la presse que le test devait avoir lieu en mars et en avril. Pourriez-vous nous donner plus d'informations sur le phasage et les modalités opérationnelles du test en question ? Comment expliquez-vous que la phase de test de réaménagement du carrefour ait été reportée jusqu'à ce nouvel accident grave et potentiellement mortel ? Votre administration et votre cabinet ont-ils été bien sensibilisés par rapport aux risques majeurs que représente ce carrefour pour la sécurité des usagers faibles, en particulier des cyclistes ? Quels sont les aménagements concrètement à l'étude pour enfin sécuriser cette zone et la rendre plus paisible et attractive pour l'ensemble des usagers de la route ? Disposez-vous d'informations plus précises sur les causes du dernier accident

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Bij Brussel Mobiliteit weet men hoe gevaarlijk het kruispunt is, zeker voor zwakke weggebruikers. Er is helemaal niets uitgesteld tot er weer een ongeval gebeurde. Er is een beveiligingsplan bestudeerd en uitgevoerd, dat erin bestaat het bestaande kruispunt met verkeerslichten in een rotonde om te vormen.*

Op 24 januari 2020 was er een coördinatievergadering met de politie en de gemeente. Er zijn plannen opgesteld voor de heraanleg, die de politie op 27 januari 2020 heeft goedgekeurd en die nu wachten op de goedkeuring door de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen. Ook de MIVB moet haar fiat geven. Als er zich geen onvoorziene omstandigheden voordoen, gebeuren de ingrepen nog voor Pasen 2020.

Over de gezondheidstoestand van het slachtoffer kan ik om privacyredenen niets kwijt. Het ongeval wordt vanuit het perspectief van de verkeersveiligheid geanalyseerd. Meestal geeft die analyse aanleiding tot voorstellen, maar in dit geval waren die er al.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Ik hoop dat de aanpassingen nu snel gebeuren. Het valt niet te verklaren dat het gewest en de gemeente dit sedert 2013 bestuderen en dat zeven jaar en twee zware ongevallen later de testfase pas van start kan gaan.*

- Het incident is gesloten.

survenu début mars ? Les jours de la victime étaient en danger. Savez-vous comment elle se porte aujourd'hui ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Bruxelles Mobilité est bien consciente de la dangerosité de ce carrefour, notamment pour les usagers faibles. Rien n'était au frigo en attendant un nouvel accident : un projet de sécurisation a été étudié et réalisé, qui consistera à transformer le carrefour à feux existant en sens giratoire.

Une réunion de coordination avec les services de police et la commune a eu lieu le 24 janvier 2020. Les plans nécessaires à la réalisation de l'aménagement ont été établis, validés par les services de police le 27 janvier 2020 et attendent maintenant l'autorisation de la commission de coordination des chantiers. L'accord de la STIB est également nécessaire pour assurer la sécurité des usagers sur les quais de tram maintenus en activité et partiellement modifiés.

Sauf imprévu, ce chantier sera exécuté dans les prochaines semaines, avant Pâques 2020. Nous espérons que ces mesures amélioreront la sécurité routière.

Pour des raisons de respect de la vie privée, je ne communiquerai pas au sujet de l'état de santé actuel de la personne accidentée. L'accident lui-même sera bien sûr analysé sous l'angle de la sécurité routière. Habituellement, ces analyses sont suivies de propositions, mais dans le cas présent, le projet existe déjà et n'a plus qu'à être mis en œuvre.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- J'espère que les mesures ne tarderont plus à être prises. La phase de test annoncée l'année dernière n'a pas eu lieu. La situation devient difficilement compréhensible, sachant que depuis 2013, la Région planche sur ce projet en concertation avec la commune. Il aura fallu attendre sept ans et deux accidents majeurs pour enfin envisager une phase de test à court terme.

Tentons d'apporter des solutions rapides et d'éviter que des situations de ce genre ne se reproduisent, au pont de Cureghem et ailleurs à Bruxelles.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CLÉMENTINE BARZIN**

**AAN MEVROUW ELKE VAN DEN
BRANDT, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET
MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN
VERKEERSVEILIGHEID,**

**betreffende "Poppy, de laatste free-
floatingdienst in het Brussels Gewest".**

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) *(in het Frans).*- Nu Zipcar en DriveNow hun activiteiten in het gewest hebben stopgezet, is Poppy de enige aanbieder van freefloatingwagens. Uiteraard zal het bedrijf een aantal klanten van de weggetrokken bedrijven kunnen recupereren, maar evengoed moet blijken dat de freefloatingmarkt in het gewest voldoende potentieel biedt.

Midden februari breidde Poppy zijn vloot uit. Het heeft nu 250 tot 300 wagens in het gewest. Dat is een derde van de totale vloot. De rest bevindt zich in Antwerpen.

Poppy zet sterk in op elektrische vervoermiddelen: de helft van de autovloot bestaat uit elektrische wagens. Daarnaast biedt het bedrijf uitsluitend elektrische scooters en steps aan. Voor Brussel is het bedrijf echter volledig van elektrische wagens afgestapt. Het biedt voortaan alleen nog auto's op benzine en compressed natural gas (CNG) aan, omdat er te weinig infrastructuur is en elektrische wagens hier bovendien niet rendabel zijn.

Het Vlaams Gewest geeft een premie bij de aankoop van een elektrische wagen.

Het Brussels Gewest doet dat niet, waardoor de aankoop ervan hier te duur is. Bovendien zijn er onvoldoende laadpalen. Het gewest moet een netwerk ontwikkelen van laadpalen die het mogelijk maken om binnen de twintig minuten 80% van de batterij op te laden. Het is immers absurd dat een deelauto zes uur aan een laadpaal zou

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE MME
CLÉMENTINE BARZIN**

**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 "Poppy, le dernier service de
free-floating en Région bruxelloise".**

Mme Clémentine Barzin (MR).- Après le retrait de Zipcar il y a un an, et celui de DriveNow ce 29 février, Poppy est devenu le dernier marché de voitures de location en libre-service intégral de notre Région. C'est l'occasion, certes, de récupérer certains clients et de faire monter son chiffre d'affaires, mais aussi un défi majeur à relever : être le dernier opérateur de libre-service intégral à devoir prouver que le marché a encore un potentiel.

Actif à Bruxelles et à Anvers, avec des voitures, mais aussi des scooters et des trottinettes, Poppy a triplé sa flotte mi-février : 250 à 300 de ses voitures sont désormais disponibles sur le territoire bruxellois. En ce qui concerne les proportions, un tiers de la flotte de Poppy se trouve à Bruxelles, les deux autres tiers, à Anvers.

Alors que Poppy est un acteur fort de l'électromobilité, avec la moitié de sa flotte automobile constituée de voitures électriques, avec ses scooters et ses trottinettes qui sont 100 % électriques, il a dû revoir ses ambitions à la baisse concernant ce mode de carburant à Bruxelles. En effet, à Bruxelles, sa nouvelle flotte ne comportera plus de voitures électriques à l'avenir tandis qu'à Anvers, la moitié de la flotte sera encore composée de tes véhicules. La nouvelle flotte bruxelloise sera réduite à l'essence et au gaz naturel comprimé (compressed natural gas, CNG), à cause du manque d'infrastructures et de rentabilité des voitures électriques dans notre Région.

Alors que la Région flamande accorde une prime à l'achat de véhicules électriques, Bruxelles ne

moeten stilstaan, terwijl het net de bedoeling is dat die wagens zo veel mogelijk worden gebruikt.

Als de regering wil inzetten op deelvoertuigen en elektrische voertuigen, moet ze daarvoor ook de middelen voorzien. Wanneer de privésector oplossingen aanbiedt en daardoor risico's neemt, moet de regering die sector ondersteunen.

Contacteerde u Poppy, die nu de laatste aanbieder van deelvoertuigen in het Brussels Gewest is? In welke mate en met welke middelen bent u van plan om het bedrijf te ondersteunen als het zich duurzaam in het Brussels Gewest wil vestigen?

Uit het vertrek van de andere operatoren blijkt immers dat deelmobiliteit nog niet rendabel is. Niets zegt dat Poppy zich niet uit het Brussels Gewest zal terugtrekken als zijn diensten hier niet rendabel zijn.

Kon u op basis van dat eventuele contact bepalen hoe het gewest Poppy het best ondersteunt, zodat het bedrijf een vloot kan uitbouwen die beantwoordt aan de doelstellingen van de ecologische transitie?

In het kader van haar doelstellingen moet de regering dringend middelen uittrekken voor een overstap naar elektrische vervoermiddelen. Poppy wil nu geen elektrische auto's meer aanbieden omdat de infrastructuur ontbreekt. Deze regering verbond zich er nochtans toe om snel een netwerk van elektrische laadpalen uit te bouwen. Hoever staat u daarmee?

Hoeveel van de 83 geplande laadpalen maken snel herladen mogelijk? Waar en wanneer worden ze geïnstalleerd? Als snel herladen niet mogelijk is, overweegt u dan om een netwerk van snellaadpalen uit te bouwen? Welke middelen trekt u daarvoor uit?

Poppy biedt voortaan wagens op benzine en CNG aan. CNG is minder vervuilend dan diesel en benzine, maar er zijn in het Brussels Gewest maar heel weinig CNG-tankstations. Hoe en binnen welke termijn wilt u daar verandering in brengen?

Bent u van plan om in het Brussels Gewest stimulansen in te voeren voor de aankoop van een elektrische wagen? In welke vorm, met welke

prévoit aucun incitant en cette matière. Ces véhicules restent, par conséquent, beaucoup trop chers à l'acquisition. Prenons pour exemple la Renault Zoé, qui s'élève à 30.000 euros pour une autonomie de 400 km.

De plus, bien que le gouvernement ait décidé d'appuyer sur le champignon en matière électrique, les simples bornes de recharges sont insuffisantes. Outre le développement de ces bornes, il devient primordial de développer et d'insérer dans le réseau bruxellois les bornes de recharge rapide qui permettent de recharger 80 % de la batterie d'une voiture en seulement vingt minutes. Les personnes utilisant les voitures partagées ne peuvent se résoudre à devoir attendre cinq à six heures pour le rechargement de leurs voitures quand le but premier est de faire circuler ces véhicules autant que possible.

Alors que le gouvernement développe une vision de la mobilité qui devra s'arc-bouter sur les véhicules partagés et sur l'électrique, il s'agit de mettre en place les moyens concrets pour réaliser cette ambition. Le soutien au secteur privé, lorsqu'il apporte une solution dans ce sens en prenant des risques, apparaît aujourd'hui primordial.

Avez-vous pris contact avec Poppy, le dernier opérateur de voitures partagées en Région bruxelloise, afin d'entendre sa situation, ses défis ? Si oui, dans quelle mesure et grâce à quels moyens allez-vous faire en sorte que celui-ci s'ancre durablement dans notre Région ?

En effet, les derniers retraits d'opérateurs nous confirment que le business de la mobilité partagée n'est pas encore un business rentable. De contacts pris personnellement, il ressort qu'aucune garantie ne permettrait d'assurer que d'ici un an, Poppy ne suive Zipcar et DriveNow s'il n'atteint pas une certaine rentabilité.

Le cas échéant, ces contacts ont-ils permis d'aborder la manière dont la Région aidera cet opérateur à maintenir une flotte qui réponde au mieux aux objectifs de transition écologique ? Si oui, comment et selon quels moyens ?

Le MR n'insistera jamais assez sur ce point : compte tenu des objectifs poursuivis par votre gouvernement, il est urgent de consacrer des

middelen en binnen welke termijn?

Deelvoertuigen maken deel uit van de stads-mobiliteit van de toekomst. De privébedrijven die ze al aanbieden, hebben echter ondersteuning van de overheid nodig.

moyens en faveur d'un passage à l'électrique. Or, Poppy ne compte plus ajouter de voitures électriques à sa flotte par manque d'infrastructures.

Votre gouvernement s'était engagé à accélérer le développement des bornes publiques de recharge électrique. Mon groupe, et notamment ma collègue Mme Czekalski, continuera de souligner l'importance de cette accélération. Où le projet d'installation de bornes publiques de recharge rapide, essentielles pour des opérateurs de voitures électriques en libre-service intégral, en est-il ?

Concrètement, parmi les 83 points de recharge prévus prochainement en Région bruxelloise, combien offriront-ils une recharge rapide ? Où et quand seront-ils installés ?

Dans la négative, le développement d'un réseau de bornes de recharge rapide est-il à l'étude ? Quels seront les moyens mobilisés à cette fin ?

Les voitures Poppy fonctionnent désormais à l'essence et au CNG. Malheureusement, alors que ce dernier carburant est moins polluant que le diesel et l'essence, les stations CNG sur le territoire de la Région sont peu nombreuses. Nous en avons déjà parlé. Que comptez-vous mettre en œuvre pour le déploiement de stations CNG dans notre Région et dans quel délai ?

À Anvers, la moitié de la flotte demeurera électrique, notamment parce qu'il existe, en Région flamande, des incitants financiers pour l'acquisition de voitures électriques. Comme j'ai déjà eu l'occasion de le demander dans le cadre d'une précédente question parlementaire, mais en vain, des incitants à l'acquisition de la voiture électrique vont-ils être mis en place en Région bruxelloise ? Si oui, quelles formes prendront ces incitants ? Quels seront les moyens mobilisés et selon quels délais ?

Les mobilités partagées représentent des solutions pour l'avenir de la mobilité en ville. Vous les intégrez d'ailleurs, Mme la ministre, dans vos modèles. Néanmoins, le modèle porté et assumé à ce jour par le privé apparaît fragile et nécessite du volontarisme public.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik overleg in verschillende werkgroepen met de aanbieders over de belemmeringen voor een integrale freefloatingdienst.*

De sector van de deelmobiliteit is een veelbelovende, maar nog zeer complexe sector. De operatoren gaven aan dat de motorisatiegraad bij de gezinnen, die 41 voertuigen per 100 inwoners bedraagt, een bepalende factor is in het succes van deelvoertuigen. Ook het beleid rond parkeren naast de openbare weg speelt een belangrijke rol. Het huidige uurtarief van 1 euro in de groene zone is erg laag, wat een obstakel vormt voor de ontwikkeling van het freefloatingsysteem.

De lage prijs van een parkeerkaart voor inwoners zorgt er bovendien voor dat een eigen wagen bezitten en parkeren niet veel kost, wat voor de operatoren eveneens een hinderpaal vormt.

Volgens de Brusselse regelgeving moeten deelauto's naargelang van de datum waarop ze in gebruik worden genomen een bepaalde ecoscore halen.

Er loopt eveneens overleg met de operatoren over de afbouw van voertuigen met een warmtemotor en de nodige begeleidende maatregelen hiertoe. De opgelegde beperkingen moeten haalbaar zijn.

In de aanbesteding voor de uitbouw en exploitatie van een netwerk van laadpunten is opgenomen dat er normale of semisnelle laadpalen moeten komen. Die hebben een laadvermogen tussen 7,4 kW en 22 kW, naargelang het aantal aangekoppelde voertuigen en de technische capaciteit van het netwerk en het voertuig.

Ik vroeg Leefmilieu Brussel om een werkgroep samen te stellen, die de behoefte aan snellaadpalen en de te volgen strategie moet bepalen. Daarover vond eveneens overleg plaats met de aanbieders van deelwagens.

Het basisnetwerk moet er nog voor de zomer komen. Wie een elektrische auto koopt en geen laadpunt thuis of in de wijk heeft, zal op de website van charge.brussels een laadpaal kunnen aanvragen. Tegelijkertijd werk ik samen met de werkgroep aan een duurzame strategie die ook voertuigen op compressed natural gas (CNG)

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nous avons rencontré Poppy et DriveNow au sujet des obstacles au libre-service intégral. Nous devons également programmer une rencontre avec Zen Car. Notre administration rencontre les différents opérateurs de mobilité partagée, notamment dans le cadre des groupes de travail.

La mobilité partagée est un secteur porteur, mais encore très complexe à l'heure actuelle. Néanmoins, les opérateurs ont déjà indiqué que le taux de motorisation moyen des ménages, qui est de 41 véhicules pour 100 habitants, était en tête des facteurs déterminants pour le succès du partage de véhicules. La politique de stationnement en voirie, qui est d'un euro de l'heure en zone verte, joue également un rôle. Ce tarif très bon marché est considéré comme un obstacle au développement du système de libre-service intégral.

La tarification des cartes de dérogation pour les riverains, qui coûte en moyenne 15 euros par an pour la première carte, rend la possession et le stationnement d'une voiture personnelle beaucoup moins chers, ce qui est également perçu comme un obstacle important par les opérateurs.

Ces trois éléments font régulièrement l'objet de discussions au sein de la Région de Bruxelles-Capitale.

En ce qui concerne la flotte existante et les objectifs climatiques, la réglementation bruxelloise applicable aux opérateurs de voitures partagées impose un écoscore aux véhicules de leur flotte en fonction de leur date de mise en service.

Une concertation avec les opérateurs à propos de la sortie des moteurs thermiques est également en cours pour déterminer les facteurs limitants et les mesures d'accompagnement nécessaires. Si des restrictions sont imposées, il faut en effet s'assurer qu'elles sont réalistes.

Mme Czekalski a posé une question écrite sur les bornes électriques. Vous y trouverez des éléments de réponse.

Le marché des concessions pour le développement et l'exploitation d'un réseau de points de recharge

omvat. Er zijn echter nu al autoconstructeurs die de productie van wagens op CNG stopzetten omdat ze er geen toekomst in zien.

Op 11 februari heb ik al geantwoord op uw vraag over een premie voor de aankoop van een elektrische wagen. Ik breng even in herinnering dat de Vlaamse regering besliste om vanaf 1 januari 2020 niet langer een premie uit te keren aan wie een elektrische wagen koopt. Ze is van mening dat die premie niet de beste manier is om de aankoop van dergelijke auto's te stimuleren.

pour les véhicules électriques prévoit l'installation de bornes normales ou semi-rapides.

Ces bornes assurent une puissance de recharge variant entre 7,4 kW et 22 kW en fonction du nombre de véhicules (1 ou 2) raccordés à la borne et de la capacité technique du véhicule raccordé et du réseau, car certaines parties du réseau sont à 230 volts ou à 400 volts, sujet dont nous avons déjà débattu.

Afin de définir la vision régionale à plus long terme en matière de points de recharge pour les véhicules électriques, le gouvernement a demandé à Bruxelles Environnement de mettre sur pied un comité d'experts ou groupe de travail, qui se réunit déjà. Il évaluera la nécessité de bornes rapides et la stratégie de mise en œuvre. Les acteurs de l'autopartage ont notamment été consultés sur cette problématique.

Comme je vous l'expliquais dans ma réponse, mon cabinet s'active, sur la base du contrat signé avec PitPoint, à mettre en place le réseau de base avant l'été. L'objectif est que ceux qui achètent une voiture électrique et qui ne disposent pas de borne à leur domicile ou dans leur quartier puissent demander leur propre point de recharge sur le site de charge.brussels. Toujours selon ce contrat, nous développons parallèlement, avec le groupe de travail, une stratégie plus pérenne incluant le CNG.

S'agissant du CNG, je vous répète ma réponse à la question de M. Uyttendaele sur le sujet, le 18 février. Le groupe Volkswagen, qui englobe les marques Audi, Seat et Škoda, a annoncé au début du mois de mars qu'il cesserait de développer de nouveaux modèles au CNG. Le constructeur automobile le plus vendu au monde déclare qu'il se concentrera sur la production de voitures électriques à batteries, car le reste ne serait que gaspillage, selon lui.

J'ai répondu le 11 février à votre question sur la prime à l'achat d'une voiture électrique. Vous prenez la Flandre comme exemple, mais je rappelle que le gouvernement flamand a décidé, en 2019, de supprimer ladite prime à partir du 1^{er} janvier 2020. Selon lui, en effet, cette mesure n'était pas le meilleur moyen de favoriser l'achat de voitures électriques.

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) *(in het Frans)*.- *Heb ik het goed begrepen dat de freefloatingbedrijven van mening zijn dat een strakker parkeerbeleid nodig is om een modal shift tot stand te brengen?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans)*.- *De goedkope parkeertarieven bemoeilijken volgens hen de ontwikkeling van hun dienstverlening.*

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) *(in het Frans)*.- *Dat verbaast mij.*

Zijn er nog andere zaken die en rol spelen, zoals veiligheid? Door een gebrek aan veiligheid bieden freefloatingoperatoren in bepaalde delen van het gewest immers geen voertuigen aan. Daardoor blijft de ontwikkeling van freefloating in Brussel beperkt, terwijl die voertuigen een belangrijke rol spelen in uw nieuwe vervoersmodel.

Is de overheid in staat om een oplossing te vinden voor die problemen? Naar mijn mening moet de overheid op een bepaald moment freefloating-bedrijven ondersteunen.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans)*.- *De freefloatingbedrijven zijn van mening dat een ander parkeerbeleid in Brussel hun activiteiten kan ondersteunen.*

Over het aspect veiligheid zijn de betrokken bedrijven het niet eens. Uit de statistieken blijkt evenwel dat bepaalde wijken veiliger zijn dan andere.

Mme Clémentine Barzin (MR).- Dans l'entame de votre explication, vous parlez des paramètres importants pour les opérateurs de libre-service intégral. Ai-je bien compris que, selon eux, il faudrait davantage de pression sur le stationnement des véhicules particuliers pour permettre un report modal ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Parmi les arguments évoqués par les opérateurs de libre-service intégral pour expliquer leur difficulté à développer un modèle concurrentiel, il y a la facilité de posséder une voiture à Bruxelles et le stationnement bon marché.

Mme Clémentine Barzin (MR).- Je suis surprise. Ces commentaires sont assez étonnants et contraignants, surtout pour les particuliers.

Y a-t-il d'autres éléments, comme la sécurité ? Pour des raisons de sécurité, certains territoires de notre Région ne sont pas couverts par un service de libre-service intégral (voitures comme vélos). Cela limite le développement de ce mode de transport alternatif sur tout le territoire de notre Région et c'est, dès lors, un frein considérable à son déploiement. Ce mode de transport fait pourtant partie de votre nouveau modèle de mobilité.

Le pouvoir public sera-t-il en mesure de répondre à ces éléments-là ? De même, j'ai parlé du modèle économique. Si ces modes de transport sont intégrés dans un plan global du secteur public, même si mon orientation est libérale, j'estime qu'il faudra aider ces opérateurs à un moment. S'ils n'y arrivent plus, nous devons envisager un soutien public pour ce genre de mobilité, même si elle est initiée par le secteur privé.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les opérateurs considèrent qu'une gestion différente du stationnement à Bruxelles est un levier important pour leurs activités.

S'agissant de la sécurité, j'ai répondu à votre question relative au libre-service intégral. Le thème a également été abordé avec les opérateurs pour ce qui concerne les vélos électriques et les trottinettes. Ainsi, certains opérateurs considèrent que la

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) *(in het Frans).*- *U zei niet wanneer er openbare snellaadpalen komen en hoeveel dat er dan zullen zijn.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Ik wil voor de zomer een basisnetwerk van 100 gewone en vrij snelle laadpalen met elk twee laadpunten uitbouwen.*

Wie een elektrische wagen koopt, maar geen laadpunt in de buurt heeft, moet een laadpunt kunnen aanvragen. De website daarvoor is ondertussen actief.

U moet er bij de gemeenten eveneens op aandringen dat ze niet talmen met het verlenen van vergunningen voor laadpalen. Alles moet in het werk worden gesteld om het gebruik van elektrische wagens in Brussel te bevorderen. Heel wat Brusselaars hebben immers geen garage.

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW
CLÉMENTINE BARZIN**

**AAN MEVROUW ELKE VAN DEN
BRANDT, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE**

sécurité pose problème dans le cas des vélos JUMP, tandis que d'autres constatent peu de différences entre les quartiers et estiment que tout dépend du véhicule.

Nous n'observons pas de consensus entre les différents opérateurs pour ce qui concerne la sécurité. Il est vrai que certains quartiers de Bruxelles sont plus sensibles que d'autres, comme en témoignent les statistiques officielles.

Mme Clémentine Barzin (MR).- Nous allons suivre ces différents aspects. Par ailleurs, vous n'avez pas évoqué le délai, le nombre et la proportion des bornes de recharge publiques rapides.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Au sujet des bornes de recharge, notre volonté est d'installer avant l'été le réseau de base comprenant des bornes de recharge normale et semi-rapide, au nombre de 100, avec deux raccordements à chacune, ce qui équivaut à 200 points de recharge.

Il faut aussi permettre aux acquéreurs d'une voiture électrique qui n'ont pas de garage ni de point de recharge dans leur quartier de faire la demande d'une installation plus proche, selon le principe de la borne qui suit la voiture, ou de l'installation qui suit la demande. Le site web pour ce faire a été activé.

Passez le message auprès des communes également, pour que toutes soient exemplaires en la matière et ne perdent pas trop de temps dans la délivrance des permis. Il est primordial de tout mettre en œuvre pour faire progresser la voiture électrique et que cette technologie devienne une alternative crédible pour les Bruxellois, dont un grand nombre ne possède pas de garage personnel.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE MME
CLÉMENTINE BARZIN**

**À MME ELKE VAN DEN BRANDT,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-**

REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "de premies voor de aanschaf van een elektrische fiets".

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) (in het Frans).- *Sinds enige tijd geven meer en meer gemeenten premies voor de aankoop van een elektrische fiets. Dat is een goede zaak, want de hoge kostprijs van zo'n fiets vormt voor veel mensen een hinderpaal.*

In 2015 startte de gemeente Ukkel met een premie van 250 euro. Het budget daarvoor steeg van 5.000 euro in 2015 tot 80.000 euro in 2019. Jette voerde in 2017 een premie in ter waarde van 15% van de aankoopprijs met een maximum van 150 euro voor elektrische fietsen en 300 euro voor bakfietsen.

Het Brussels Gewest geeft dan weer de Brussel'Air-premie: een pakket van 505 euro dat aan fietsen en toebehoren besteed kan worden, bestemd voor automobilisten die hun nummerplaat laten schrappen. Volgens de gewestelijke beleidsverklaring zal de regering die steunmaatregel hervormen.

Die gewestelijke premie geldt dus enkel voor wie een auto heeft en die opgeeft. Er is helemaal geen steun voor wie rechtstreeks een elektrische fiets wil kopen als voornaamste vervoersmiddel.

Hoe zal de Brussel'Air-premie aangepast worden? Wat is het budget daarvoor? Wanneer zal de hervorming ingaan?

Plant het gewest verdere stimulansen om een elektrische fiets te kopen? Zo ja, welke en wanneer komen die er?

Vlaanderen heeft de premies voor het woon-werkverkeer verhoogd om mensen aan te moedigen de fiets te nemen. Zal het gewest ook maatregelen nemen om het gebruik van de (elektrische) fiets voor het woon-werkverkeer te stimuleren? Zo ja, welke maatregelen zijn dat en wat is het tijdschema?

CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "les primes à l'acquisition d'un vélo électrique".

Mme Clémentine Barzin (MR).- Depuis peu, les aides communales à l'achat d'un vélo électrique se généralisent, ce qui est une bonne chose : le coût de ce type de vélo - environ 1.300 euros - peut représenter un obstacle pour de nombreux ménages.

En 2015, la commune d'Uccle a lancé une initiative en octroyant une prime de 250 euros à l'achat d'un vélo électrique. Le budget alloué à cette initiative n'a fait que croître, passant de 5.000 euros en 2015 à 80.000 euros en 2019.

En 2017, la commune de Jette a également mis en place une prime, la prise en charge allant jusqu'à 15 % du prix d'achat, avec un maximum de 150 euros pour les vélos électriques et de 300 euros pour les vélos cargos.

En Région bruxelloise, la prime Bruxell'air propose aux automobilistes qui accepteraient de radier leur plaque d'immatriculation un pack vélo à hauteur de 505 euros. Selon la déclaration de politique régionale (DPR), cette mesure de soutien sera réformée dans des termes encore non précisés.

Néanmoins, force est de constater qu'outre cette mesure, aucun incitant n'existe pour l'acquisition d'un vélo électrique. En effet, pour bénéficier de la prime Bruxell'air, il faut posséder une voiture. Rien n'est prévu lorsqu'il s'agit de se diriger directement vers l'achat d'un vélo électrique comme moyen de transport principal.

Lors de la réforme de la prime Bruxell'air, des changements seront-ils opérés dans le dispositif du pack vélo ? Si oui, quels seront-ils ? Quels seront les montants alloués pour cette prime ? Quand cette réforme verra-t-elle le jour ?

Des incitants sont-ils d'ores et déjà prévus par la Région bruxelloise pour l'acquisition d'un vélo

Krijgen ondernemingen ook premies voor elektrische fietsen die ze hun medewerkers ter beschikking stellen? Als dat niet het geval is, bestudeert u dan die mogelijkheid?

In een heuvelachtig landschap als dat van het Brussels Gewest, is de elektrische fiets een volwaardig alternatief voor de auto.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik beschouw de elektrische fiets ook als een aantrekkelijk alternatief voor de auto.*

Momenteel werk ik met minister Maron aan de herziening van de Brussel'Air-premie. Het lijkt ons logisch om in de eerste plaats die mensen te helpen die met hun wagen niet meer binnen mogen in de lage-emissiezone (LEZ). De premie kan uitgebreid worden met andere mogelijkheden dan alleen abonnementen voor het openbaar vervoer of Cambio. Ook het bedrag voor de fietspremie kan aangepast worden.

Er zijn nog andere mogelijkheden om de elektrische fiets te stimuleren. Zo zijn er de vele deelsystemen waarbij burgers dat vervoersmiddel kunnen uitproberen. Wie daardoor overtuigd geraakt van het gemak ervan, zal wellicht ook gemakkelijker zo'n fiets kopen.

Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel organiseren zelf ook evenementen (City Game, Mobility Passport, Critical MaaS Experience). Daar kunnen burgers allerlei vervoersmiddelen

électrique ? Si oui, lesquels ? Quand seront-ils mis en place ?

En Flandre, les primes accordées pour les trajets entre le domicile et le lieu de travail ont été revues à la hausse afin d'encourager les travailleurs à utiliser leur vélo. De nouvelles mesures seront-elles mises en œuvre par la Région pour encourager le recours au vélo, notamment électrique, comme moyen de transport entre le lieu de travail et le domicile ? Si oui, quelles seront-elles ? Quels seront les moyens mobilisés ? Selon quel agenda ?

Des primes sont-elles accordées aux entreprises privées pour l'achat de vélos électriques mis à la disposition de leurs collaborateurs ? Dans la négative, l'instauration de ces primes sont-elles à l'étude ? Si oui, quels seront les moyens mobilisés et dans quel délai ?

Mme la ministre, dans une Région au paysage relativement vallonné telle que Bruxelles, le vélo électrique fait de ce moyen de transport une réelle alternative à la voiture, quand les gens peuvent y recourir.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Tout comme vous, je pense que le vélo électrique peut offrir à certains une solution de déplacement alternative et attractive par rapport à la voiture.

Je travaille actuellement, avec mon collègue Alain Maron, à la meilleure façon de réformer la prime Brussel'air. Sur la base des premières réflexions, il semblerait pertinent, à la suite des interdictions de circulation en lien avec la zone de basse émission (LEZ), d'aider en priorité les usagers touchés par la LEZ grâce à une prime leur permettant de découvrir une nouvelle offre de mobilité. Cette prime pourrait être élargie au-delà des seuls abonnements MTB et Cambio, et le montant actuel de la prime vélo pourrait être revu.

À ce stade, rien ne justifie que la prime à l'achat d'un vélo, électrique ou non, ne soit pas maintenue dans le dispositif. Les montants seront communiqués en temps voulu sur la base des projections des personnes touchées par la LEZ lors des prochaines phases d'interdiction. Ces projections sont actuellement étudiées par Bruxelles Environnement.

uitproberen, waaronder de elektrische fiets. Aan de editie van Mobility Passport op 5 juni 2019 namen 300 mensen deel. Een nieuwe editie, in maart 2020, is in het bijzonder gericht op Brusselaars die getroffen zijn door de LEZ.

De fietsvergoeding is vrijgesteld van belastingen en sociale bijdragen voor een bedrag van 0,24 euro per kilometer. Dat is de vergoeding die bijvoorbeeld de Brusselse gewestelijke ambtenaren krijgen die met de fiets naar het werk komen.

Een fietsvergoeding is meestal een gunst van de werkgever, maar ze kan ook verplicht worden door bepaalde collectieve arbeidsovereenkomsten of sectoriële akkoorden.

Brussel Economie en Werkgelegenheid (BEW) kan premies toekennen aan ondernemingen die (elektrische) fietsen willen aankopen voor het vervoer van goederen. Informatie daarover staat op de website van BEW.

Er zijn misschien nog andere manieren om de fiets te stimuleren en ik sta open voor suggesties.

D'autres moyens peuvent soutenir le vélo électrique, comme les nombreuses offres en libre-service qui permettent aux citoyens de tester le vélo électrique. S'ils sont convaincus par le test, nul doute que bon nombre d'entre eux feront le pas d'acheter un vélo électrique. D'où l'importance des vélos électriques en libre-service, soit via les systèmes de stationnement aux bornes, soit en libre-service intégral.

Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement ont organisé et organiseront encore des événements d'expérimentation (City Game, Mobility Passport, Critical MaaS Experience) offrant aux particuliers l'occasion de découvrir et de tester des alternatives à la voiture privée, parmi lesquelles le prêt ou le leasing de vélos électriques. L'édition du 5 juin 2019 du Mobility Passport avait rassemblé 300 participants ; une nouvelle édition, prévue en mars 2020, ciblera spécifiquement les Bruxellois touchés par la LEZ.

Pour rappel, l'indemnité vélo est exonérée d'impôts et de cotisations sociales à concurrence de 0,24 euros par kilomètre. C'est ce montant qui vaut, par exemple, pour les agents du service public régional de Bruxelles (SPRB) venant à vélo.

L'octroi d'une indemnité vélo est généralement une faveur de l'employeur, mais elle peut aussi être une obligation. Il en va ainsi pour certaines commissions paritaires ou certaines conventions collectives liées au secteur public. Pour les fonctionnaires communaux, l'octroi de la prime est conditionné à un vote du conseil communal. Dans le secteur privé, sans conventions collectives sectorielles, les entreprises peuvent avoir prévu d'initiative cette indemnité dans leur règlement de travail.

Bruxelles Économie et emploi (BEE) peut octroyer des primes aux entreprises qui souhaitent acquérir des vélos et des vélos électriques conçus pour le transport de fret volumineux au moyen d'un conteneur ou d'une plateforme, ainsi que des remorques de vélo. L'information est disponible sur son site internet : sur la page "Prime pour un investissement", il faut cliquer sur plusieurs liens afin d'accéder aux conditions d'achat de matériel ou de machines.

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) *(in het Frans)*.- *Ik apprecieer uw steun aan de elektrische fiets. De hervorming is echter nog niet bezig, begrijp ik. Die zal dus niet te zien zijn in de eerstkomende begrotingsaanpassing.*

U overweegt voorlopig helaas ook geen nieuwe gewestelijke premies als dusdanig. Veel maatregelen die u opsomt, hangen eigenlijk af van de federale overheid.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans)*.- *Momenteel concentreren we ons op de hervorming van de Brussel'Air-premie. Die zal de komende weken of maanden klaar zijn. U hoeft dus niet te wachten tot 2023. Het is nu echter nog te vroeg voor meer details.*

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) *(in het Frans)*.- *De elektrische fiets kan voor velen een oplossing zijn en moet dus ondersteund worden.*

- Het incident is gesloten.

Il existe peut-être d'autres moyens de soutenir le vélo. Nous sommes entièrement disposés à les découvrir. J'espère vous avoir donné une idée des dispositifs existants et de nos projets. Il faut continuer à inciter les gens à se déplacer autrement et leur offrir des alternatives à la voiture, dont le vélo et le vélo électrique.

Mme Clémentine Barzin (MR).- Je retiens votre engagement et votre position favorable au développement du vélo électrique. Toutefois, si je comprends bien, la réforme n'est pas encore en cours. Un ajustement budgétaire est à l'œuvre mais ne sera visiblement pas intégré en 2020 puisque vous n'en dites rien à l'heure actuelle.

Par ailleurs, d'autres primes ne sont pas envisagées en tant que telles. Vous parlez effectivement de toute une série d'applications, mais celles-ci sont liées à des compétences fédérales. Au niveau de la Région, rien n'est encore malheureusement envisagé en ce qui concerne les primes d'encouragement, ne fusse qu'en concertation avec les communes.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour l'instant, nous nous attelons à la réforme de la prime Bruxell'air. Pour ce faire, nous tenons compte des informations collectées, notamment pour connaître le montant qui pourrait vraiment aider les personnes et les inciter à acheter un vélo électrique.

Il est intéressant d'attendre les leçons et les conclusions qui seront prises. Nous nous attaquons actuellement à ces réformes. Dès que le travail sera fini, nous communiquerons. Ce sera le cas dans les semaines, voire les mois à venir. Il ne faudra pas attendre 2023. Pour l'instant, il est trop tôt pour vous parler de la prime qui fera une vraie différence pour les gens.

Mme Clémentine Barzin (MR).- Le vélo électrique doit être soutenu car il peut être une solution pour beaucoup de monde. En assistant l'effort, il encourage le report modal lors des petites obligations urbaines du quotidien.

- L'incident est clos.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
JULIEN UYTTENDAELE**

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "de alternatieve leveringswijzen voor goederen".

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *De hoge vlucht van de internationale handel heeft nieuwe logistieke en milieuproblemen teweeggebracht. Volgens Leefmilieu Brussel veroorzaakten vracht- en bestelwagens 25% van de CO₂-uitstoot, 32% van het fijnstof PM 10 en 33% van het fijnstof PM 2,5 door het verkeer.*

Volgens de berekeningen van het Europees Milieuagentschap heeft fijnstof al 7.600 mensen in België het leven gekost. Stikstofdioxide en ozon zouden respectievelijk zo'n 1.600 en 180 voortijdige sterfgevallen hebben veroorzaakt. In totaal ging het in 2016 dus om 9.380 overlijdens.

In totaal staat 44% van de Europese stadsbevolking bloot aan concentraties fijnstof die de dagelijkse limieten van de Wereldgezondheidsorganisatie overschrijden.

Het goederenvervoer met vracht- en bestelwagens heeft een grote impact op de gezondheidszorg. De dagelijkse kostprijs daarvan zou in bepaalde Brusselse buurten 51.692 euro bedragen. Tussen 2010 en 2030 zou het goederenvervoer in België met 68% toenemen, met alle gevolgen voor het milieu en de levenskwaliteit in Brussel van dien.

Goederenvervoer door middel van pallets was in 2018 goed voor 59,91 miljard dollar en zal in 2026 naar schatting 88,69 miljard dollar waard zijn. Helaas gaat het vooral om wegtransport. Tegelijkertijd wegen de vrachten gemiddeld steeds minder: 84% komt nog niet aan 3 ton.

Bakfietsen bieden een uitstekende oplossing voor het vervoer van goederen van minder dan 200 kg/m³ over maximaal 7 km. Ze zouden de helft

**QUESTION ORALE DE M. JULIEN
UYTTENDAELE**

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "les modes de transport de marchandises alternatifs".

M. Julien Uyttendaele (PS).- L'explosion du commerce international a engendré de nouveaux problèmes logistiques et environnementaux. Selon Bruxelles Environnement, le trafic de camions et de camionnettes était, en 2014, responsable de 25 % des émissions de CO₂, de 32 % des émissions de particules fines PM10 et de 33 % des particules ultrafines PM2.5 générées par le trafic.

Selon les calculs de l'Agence européenne pour l'environnement, les concentrations en particules fines - dont le transport est l'un des principaux responsables - ont déjà causé la mort de 7.600 personnes en Belgique. Le dioxyde d'azote, quant à lui, serait responsable de 1.600 décès prématurés et l'ozone de 180 décès prématurés, soit 9.380 décès en 2016 pour les trois polluants précités.

Au total, 44 % de la population urbaine en Europe sont exposés à des niveaux de pollution aux particules fines dépassant les limites quotidiennes recommandées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Ces émissions varient sensiblement selon le type de véhicule et vont de 209 g/km pour un camion diesel léger à plus de 1.400 g/km pour un semi-remorque réfrigéré.

Le transport de marchandises par camions et camionnettes a un impact élevé sur les coûts de santé, estimés à 51.692 euros par jour dans certains quartiers de la capitale. La pression du transport de marchandises devrait s'accroître sensiblement, les flux de marchandises en Belgique augmentant de 68 % entre 2010 et 2030. Cette activité pourtant essentielle à l'économie urbaine pèse donc lourdement sur l'environnement et la qualité de vie des Bruxellois.

van de vracht- en bestelwagens van de weg kunnen halen en een kwart van de commerciële bestellingen in Europese steden kunnen leveren. In het merendeel van de stadscentra wordt de laatste kilometer immers door korte rijafstanden en vaak stilstaande voertuigen gekenmerkt. Bakfietsen bieden het voordeel dat ze zowel in voetgangerszones als daarbuiten inzetbaar zijn, waardoor ze ondanks hun lagere snelheid soms sneller zijn dan gemotoriseerde voertuigen.

De grootschalige inzet van bakfietsen zou tegen 2025 al een daling van de CO₂-uitstoot met 66.000 ton opleveren. In Frankrijk gebeurt dat al in meerdere grote steden. Ook DHL levert in vijf Europese landen per fiets.

In een Engelse studie werd een vergelijking gemaakt tussen een bakfiets met 60 kg goederen met een volume van 0,5 m³ en een 1,6 l-dieselveertuig met 700 kg goederen met een volume van 3,2 m³. Daaruit bleek dat een bakfiets per jaar twee keer goedkoper is.

Nog een voordeel is dat rijden met een bakfiets ook zonder rijbewijs is toegelaten, wat kansen biedt voor werkzoekenden die er geen hebben. Het goederenvervoer is goed voor meer dan 10% van de werkgelegenheid in Brussel en het gaat bovendien om banen die niet naar het buitenland kunnen verdwijnen.

De grote hinderpaal voor de uitbouw van het bakfietstransport in het Brussels Gewest is de beperkte toegestane breedte van aanhangwagens voor fietsen.

Krachtens een koninklijk besluit mag de breedte van een beladen fiets of fietsaanhangwagen met uitstekende delen niet meer dan 1 m bedragen. Voor een drie- of vierwieler en de bijbehorende aanhangwagen bedraagt die maximale breedte 2,5 m.

In Europa heeft het vaakst gebruikte pallettype echter een grondvlak van 1,2 bij 0,8 m, wat betekent dat we de toegestane breedte tot 1,3 m moeten verhogen. Er worden al uitzonderingen toegestaan, maar die vormen geen goede basis voor de groei van de sector.

L'une des avancées majeures dans l'histoire du transport et de la logistique est l'invention de la palette de manutention, créée aux États-Unis au début des années 40 du siècle dernier par Charles D. Kirk et son adjoint, le lieutenant Walter T. Sheldon. Tous deux envisagèrent la construction d'un contenant, non pas en considérant la marchandise qu'il devait transporter, mais bien le fait qu'il aurait à remplir complètement le wagon dans lequel ces marchandises seraient chargées.

Ils prirent donc pour base le plancher d'un wagon, qui fut divisé en carrés de 1,20 m de côté. Ils commandèrent des cartons de dimensions telles qu'ils couvraient exactement la palette, selon différentes combinaisons. C'est la Seconde Guerre mondiale et le débarquement de Normandie qui permirent l'essor - ininterrompu jusqu'à aujourd'hui - de la palette de manutention.

La croissance des flux palettisés s'est accélérée et devrait passer de 59,91 milliards de dollars en 2018 à 88,69 milliards de dollars en 2026. Malheureusement, elle a surtout profité au transport routier. On observe en parallèle une diminution sensible du poids des envois palettisés, dont 84 % font moins de trois tonnes.

Face à la crise imminente du dernier kilomètre, la recherche d'une efficacité logistique respectueuse de l'environnement place les vélos cargos en excellente position pour les transports de marchandises de moins de 200 kg/m³ sur une distance maximale de 7 km. Ceux-ci pourraient remplacer plus de la moitié de la logistique - camionnettes et camions - et un quart des livraisons commerciales dans les villes européennes. Dans la majorité des centres-villes, le dernier kilomètre est caractérisé par de courtes distances de conduite et des véhicules essentiellement à l'arrêt, qui passent plus de temps à se garer qu'à rouler. Les vélos cargos ont cet avantage de pouvoir manœuvrer dans les zones réservées aux véhicules, aux piétons et aux cyclistes. Paradoxalement, malgré une vitesse de pointe moindre, les vélos cargos peuvent ainsi s'avérer plus rapides que les véhicules motorisés.

Le déploiement à grande échelle de ce type de livraison éviterait l'émission de 66.000 tonnes de CO₂ par an à l'horizon 2025. Le vélo cargo est déjà utilisé dans plusieurs métropoles françaises par des

Het is ook hoog tijd dat het gewest een enkele instantie krijgt die alle homologaties regelt. De zesde staatshervorming biedt ons die mogelijkheid.

Voor hoeveel bedrijven geldt er een tijdelijke uitzondering? Hebt u al vragen gekregen om de huidige toegestane afmetingen aan te passen? Beschikt het Brussels Gewest over één instantie die het hele homologatieproces regelt?

entreprises spécialisées dans la livraison décarbonée, en sous-traitance de grands donneurs d'ordre. La compagnie DHL livre désormais à vélo dans cinq pays européens.

Une étude anglaise a comparé une livraison effectuée par vélo cargo avec 60 kg de marchandises pour 0,5 m³ de charge et par un véhicule 1,6 l. diesel avec 700 kg de marchandises pour 3,2 m³ de charge. Les résultats sont sans appel : le coût du véhicule à l'année est deux fois moins élevé dans le cas du vélo cargo. Par exemple, pour une livraison d'une boîte A4, en journée, dans un rayon de 3 km, la course en vélo cargo revient 2,5 fois moins cher.

Autre avantage indéniable, le permis de conduire n'est pas exigé pour conduire un vélo cargo, ce qui pourrait être une opportunité pour les chercheurs d'emploi qui ne le possèdent pas. Rappelons que le secteur de la logistique, du transport de marchandises et du commerce de gros représente plus de 10 % de l'emploi régional bruxellois. Il s'agit en outre d'emplois non délocalisables. L'emploi en Région Bruxelles-Capitale, notamment peu qualifié, pourrait ainsi être dynamisé grâce à l'innovation et à la mutation du secteur du transport en milieu urbain.

Malheureusement, il existe une contrainte de taille, et je pèse mes mots. En Région bruxelloise, le développement du transport par vélo cargo est freiné par la largeur limitée des remorques tractées par les vélos.

En vertu de l'arrêté royal portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, la largeur d'un véhicule chargé, mesurée toutes saillies comprises, ne peut excéder 1 m pour les bicyclettes ou leur remorque. Par contre, si la largeur maximale d'une bicyclette est fixée à 0,75 m, celle d'un tricycle ou d'un quadricycle est, quant à elle, fixée à 2,5 m, et la largeur mesurée toutes saillies comprises d'une remorque tirée par un tricycle ou par un quadricycle ne peut excéder la largeur du véhicule tracteur.

Aujourd'hui, le type de palette le plus utilisé en Europe est la palette Eur-Epal, aux dimensions 1,2 m sur 0,8 m. Afin de permettre son transport, et en tenant compte de la structure et des mécanismes indispensables, il serait nécessaire d'augmenter la

Mevrouw de voorzitter.- Mijnheer Uyttendaele, het is fijn dat u zich langzaam maar zeker aan de nieuwe procedures aanpast. Zou u in de toekomst nog net iets beknopter kunnen zijn?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Vervoer van bepaalde goederen per fiets helpt om de hinder door goederentransport te beperken. Een toelating voor aanhangwagens voor fietsen waarmee EUR/EPAL-pallets kunnen worden vervoerd, past dan ook in de gewestelijke mobiliteitsstrategie.*

Zes ondernemingen kregen een dergelijke toelating in het kader van proefprojecten. Het gaat om bedrijven die vervoer per fiets aanbieden en om bedrijven die voor het vervoer van hun eigen goederen voor de fiets kiezen. Het is dus een formule met een groot potentieel.

Brussel Mobiliteit overlegt daarover met de federale overheidsdienst (FOD) Mobiliteit en Vervoer. Het bezorgde de FOD een voorlopig

largeur autorisée de 1 m à 1,3 m. Certains acteurs bénéficient actuellement d'une dérogation, mais la consolidation et la croissance du secteur ne peuvent s'appuyer sur des mesures provisoires.

La question de l'homologation se pose également. Chaque jour, la ville se réinvente, le plus souvent grâce à ses habitants. Nous devons favoriser l'innovation et le développement dans le domaine du transport et de la mobilité. Afin de soutenir l'innovation et l'esprit d'entreprise et d'encourager la création, l'assemblage et la réparation d'engins de transport et de mobilité faits à Bruxelles, il est temps que la Région se dote d'un guichet unique d'homologation et d'un service de compétences. La sixième réforme de l'État le permet.

Combien d'intervenants bénéficient-ils aujourd'hui d'une dérogation provisoire ? Une demande de modification des dimensions actuellement autorisées a-t-elle été formulée ? La Région dispose-t-elle d'un guichet unique et d'un service de compétences, afin de prendre en charge le processus d'homologation ?

Mme la présidente.- Merci, M. Uyttendaele, de vous habituer peu à peu à nos nouvelles procédures. Vos interventions sont un peu trop longues. Puis-je vous demander de vous montrer plus concis à l'avenir ? C'est sans gravité, mais je me permets de vous le rappeler.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour désengorger la ville et limiter les nuisances générées par le transport de marchandises, le recours au vélo pour certains flux est tout à fait pertinent. L'autorisation de remorques pour vélo plus larges permettant de transporter facilement des palettes EUR/EPAL s'inscrit donc dans la stratégie régionale de mobilité.

Six entreprises bénéficient d'une autorisation dans le cadre de projets pilotes en Région bruxelloise. Il s'agit tant d'entreprises de transport à vélo que d'entreprises dont ce n'est pas le métier, mais qui y ont recours pour leur propre compte. Cela témoigne de la variété des usages possibles et du potentiel de cette formule.

overzicht van het gebruik van de aanhangwagens in Brussel. Het agentschap gaf bovendien een positief advies over een federale toelating voor fietsaanhangwagens met een breedte tot 1,2 m. De commissie keurde het voorstel van resolutie daarover met een grote meerderheid goed op 4 februari. De maatregel kan dus snel in het hele land worden doorgevoerd.

Het punt wordt eveneens besproken in het kader van de nieuwe Wegcode.

De federale overheid diende bij de Raad van State een bezwaar in tegen de Brusselse toelating voor grotere aanhangwagens voor fietsen, omdat ze van mening is dat het Brussels Gewest niet bevoegd is in deze materie. Er is nog geen arrest, maar ik hoop dat dit niet tot communautaire of institutionele blokkeringen zal leiden.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).- Dergelijke logistieke systemen zijn belangrijk als u het aantal auto's in het gewest wilt terugdringen.*

De cargofiets moet binnen Brussel prioriteit krijgen als vervoermiddel voor goederen. Bij de aanleg van nieuwe fietspaden moet daar rekening mee worden gehouden, want nu kunnen twee goederenfietsen elkaar moeilijk kruisen.

Komt er een definitief overzicht van het gebruik van de cargofiets? Zo ja, wanneer? Gaf de auditeur van de Raad van State al een advies? Zo ja, wat houdt dat in?

Bruxelles Mobilité est en contact avec le service public fédéral Mobilité et transports (SPF Mobilité et transports) à ce sujet. Un bilan provisoire de l'utilisation de ces remorques en Région bruxelloise a ainsi été partagé avec le niveau fédéral. Par ailleurs, la Région bruxelloise a remis un avis positif sur une proposition de résolution de la commission de la mobilité de la Chambre visant à autoriser, au niveau fédéral, les remorques pour vélo allant jusqu'à 1,2 m de large. La commission a adopté la résolution le mardi 4 février à une très large majorité. Nous pouvons donc espérer le développement rapide de ce type de dispositif dans tout le pays.

Nous avons par ailleurs intégré ce point dans les discussions interfédérales autour des propositions relatives au nouveau Code de la route, et tout le monde semble disposé à vouloir avancer dans ce domaine.

L'autorisation de remorques pour vélo plus larges dans le cadre de projets pilotes de la Région bruxelloise fait l'objet d'un recours devant le Conseil d'État, le pouvoir fédéral contestant la compétence de la Région bruxelloise en la matière. L'arrêt n'a pas encore été rendu, mais j'espère que cette question ne fera pas l'objet de blocages communautaires ou institutionnels et que nous pourrons progresser dans son traitement.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Nous nous rendons compte de l'intérêt, pour notre Région, de développer de tels systèmes logistiques. Notre ville évolue et la place que l'on accordait à la voiture s'amointrit, ce qui est une bonne chose.

Gardons à l'esprit que le vélo cargo constitue une solution à laquelle nous devons donner la priorité pour le transport de marchandises à Bruxelles. D'ailleurs, il serait opportun de tenir compte de la circulation des vélos cargos lors de l'aménagement des futures pistes cyclables. En effet, certaines firmes travaillant dans ce secteur à Bruxelles ont signalé la difficulté, pour deux vélos cargos, de se croiser.

Un bilan définitif concernant l'utilisation du vélo cargo est-il attendu ? Si oui, pour quand ? Concernant le différend relatif aux compétences entre la Région et le gouvernement fédéral, le

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik heb het advies van de auditeur nog niet ontvangen.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Er bestaat geen enig loket inzake homologatie?*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Daar moet ik inlichtingen over inwinnen.*

- Het incident is 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 oorzaken van ontsporing van trams in het Brussels Gewest".

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Op 19 januari 2020 ontspoorde een tram op lijn 62 ter hoogte van het kruispunt van de Rogierlaan met de Paleizenstraat in Schaarbeek. De tram reed daarbij tegen een gevel. Er vielen tien lichtgewonden, al hadden de gevolgen veel ernstiger kunnen zijn.*

Het ongeluk roept vragen op over het onderhoud van de tramsporen in het Brussels Gewest. De MIVB leverde de voorbije jaren aanzienlijke inspanningen om het vervoer te beveiligen, maar er is nog heel wat werk op dat vlak.

Conseil d'État n'a pas encore rendu d'arrêt, mais l'auditeur a-t-il déjà rendu son avis ? Si oui, quelle est son orientation ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- A priori, nous n'avons pas encore reçu l'avis de l'auditeur.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Il n'y a donc pas de guichet unique en matière d'homologation, si j'ai bien entendu votre réponse.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je dois me renseigner à ce propos.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "les causes de déraillement des trams en Région bruxelloise".

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Le dimanche 19 janvier 2020, un tram 62 a déraillé à l'intersection de l'avenue Rogier et de la rue des Palais à Schaarbeek. Ce tram a terminé sa course dans une façade. Il y a eu dix blessés légers, dont neuf passagers et le conducteur du tram. Ce tram était de marque Bombardier.

Cet accident, dont les conséquences auraient pu être bien plus graves, soulève des questions quant à la gestion des voies de tram en Région bruxelloise. Ces dernières années, la STIB a déployé d'importants efforts pour la sécurité des transports. Elle a d'ailleurs été récompensée par un Praise Award en 2018 et entend poursuivre ses efforts.

Wat waren de oorzaken van de ontsporing op 19 januari?

Wat waren de voorbije jaren de belangrijkste oorzaken van ontsporingen in het Brussels Gewest? Op welke lijnen zijn er trams ontspoord?

Als snelheid aan de basis van de ontsporingen zou liggen, kan de MIVB dan ingrepen uitvoeren om de snelheid van de trams te beperken?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Een combinatie van snelheid en de staat van de infrastructuur op die plek lag aan de basis van de ontsporing op 19 januari. De MIVB neemt technische en organisatorische maatregelen om te voorkomen dat dit opnieuw gebeurt.*

De MIVB stelde een sterke daling van het aantal ontsporingen vast tussen 2018 en 2019, van 47 naar 23. De meeste ontsporingen waren te wijten aan menselijke fouten en de staat van de infrastructuur. Er waren geen grote verschillen in aantal ontsporingen tussen de verschillende lijnen.

Snelheid is eerder zelden de oorzaak van ontsporingen. Ze worden gewoonlijk veroorzaakt door de niet-naleving van de procedures voor het verzetten van de wissels of de signalisatie. Op elke ontsporing volgt een follow-up ter omkadering van het personeel.

Als de infrastructuur aan de basis van de ontsporing ligt, stelt de betrokken afdeling alles in het werk om de situatie zo snel mogelijk te herstellen, maar ook om het onderhoud indien nodig aan te passen. De reissnelheid is al beperkt, zodat de impact bij een ongeval zo klein mogelijk blijft.

Cependant, chaque déraillement nous rappelle qu'il reste du chemin à parcourir pour améliorer la sécurité des passagers, du personnel de la STIB, mais aussi des usagers faibles qui gravitent autour de ces transports, sans oublier les biens longeant les tracés.

Pouvez-vous m'indiquer la ou les causes du déraillement du 19 janvier ?

Quelles sont les principales causes de déraillement de trams dans la Région bruxelloise ces dernières années ? Sur quelles lignes ces déraillements ont-ils eu lieu ?

Dans les cas où la vitesse des trams serait responsable de déraillements, la STIB étudie-t-elle la possibilité, sur certains tronçons de ligne ou types de voiries, de limiter leur vitesse ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- La cause du déraillement survenu le 19 janvier est la combinaison de la vitesse et de la configuration locale de l'infrastructure au point de déraillement. La STIB prend, sur la base de cette expérience, les mesures techniques et d'organisation afin d'empêcher la répétition d'un tel déraillement.

La STIB constate une diminution drastique des déraillements entre 2018 et 2019. Ceux-ci sont passés de 47 déraillements ou dévoiements en 2018 à 23 déraillements ou dévoiements en 2019. En 2018, la majorité des causes des déraillements étaient liées à l'erreur humaine et à l'état de l'infrastructure. Il n'y a pas de lignes plus touchées que d'autres. Lorsque l'on considère 2019, la STIB a diminué de moitié les déraillements pour cause d'erreur humaine et, dans les mêmes proportions, les déraillements pour cause liée à l'infrastructure.

Les analyses montrent que la survitesse est plutôt une cause isolée de déraillements, ceux-ci étant plus régulièrement causés par des erreurs liées au respect des procédures mises en place sur les aiguillages ou la signalisation. Pour chacun des cas, y compris pour l'accident du 19 janvier 2020, un suivi est assuré par la hiérarchie dans l'encadrement des agents.

De même, lorsque l'infrastructure est mise en cause, le département concerné met tout en œuvre

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (*in het Frans*).- *Hopelijk blijft de MIVB haar infrastructuur aanpassen en haar medewerkers opleiden, zodat ontsporingen kunnen worden voorkomen.*

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

AAN DE HEER ALAIN MARON, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET KLIMAATTRANSITIE, LEEFMILIEU, ENERGIE EN PARTICIPATIEVE DEMOCRATIE,

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,

EN AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "de aandacht voor slimme straatverlichting in het Brussels Lichtplan".

pour rétablir la situation au plus vite, mais aussi pour adapter le programme de maintenance d'une zone fortement sollicitée si nécessaire. Il est à noter que les vitesses sont déjà réduites sur les appareils de voie afin, justement, de limiter l'impact en cas d'accident.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- *J'espère que la STIB poursuivra ses efforts, tant au niveau des infrastructures que de la formation des chauffeurs, pour éviter ce type de désagrément qui peut causer de véritables problèmes tant pour les biens que les personnes.*

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

À M. ALAIN MARON, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉ DE LA TRANSITION CLIMATIQUE, DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA DÉMOCRATIE PARTICIPATIVE,

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,

ET À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "la prise en compte des éclairages publics intelligents dans le plan lumière bruxellois".

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Het Lichtplan doet dienst als handleiding voor verschillende overheidsdiensten bij de heraanleg van wegen en de openbare ruimte. Er staan richtlijnen in over de kleurtemperatuur, die vandaag niet overal dezelfde is. Het Lichtplan moet voor een harmonisering op dat vlak zorgen.*

Om de kosten en de gevolgen voor het milieu zo laag mogelijk te houden, moet het elektriciteitsverbruik van de openbare verlichting in het Brussels Gewest nauwlettend in de gaten worden gehouden en op een duurzame benadering steunen.

Het is dan ook jammer dat er in het Lichtplan geen rekening is gehouden met de vooruitgang op het vlak van artificiële intelligentie. Met algoritmen is het immers mogelijk om plaatselijk de lichtsterkte in real time aan te passen. Bovendien maakt artificiële intelligentie het mogelijk om het energieverbruik goed te volgen. Er bestaan tot slot systemen die probleemloos in een bestaand verlichtingsnetwerk kunnen worden geïntegreerd.

Het is positief dat in het Lichtplan openbare ledverlichting wordt gepromoot. Ledverlichting is immers zeer energie-efficiënt. Met artificiële intelligentie rendeert dergelijke verlichting echter nog sneller.

Welke maatregelen nemen de betrokken diensten om artificiële intelligentie te gebruiken in het Brusselse verlichtingsnetwerk om de kosten en de ecologische voetafdruk ervan te beperken?

Welke maatregelen neemt u om ervoor te zorgen dat de Brusselse regering haar investeringen in ledverlichting in het kader van de voordelen van artificiële intelligentie kan herzien?

M. David Weytsman (MR).- Le plan lumière sert de manuel à différentes administrations - Bruxelles Mobilité, perspective.brussels et Bruxelles Environnement - lors du réaménagement des voiries et de l'espace public. Il donne notamment des directives concernant la température des couleurs qui, aujourd'hui, diffère de rue en rue et entend ainsi harmoniser l'ensemble de l'infrastructure lumineuse.

Dans un objectif de minimisation des coûts et de respect de l'environnement, la consommation électrique pour l'éclairage public de la Région de Bruxelles-Capitale doit être dûment contrôlée et basée sur une approche durable.

À cet égard, il me semble dommageable que le plan lumière actuel ne tienne pas encore compte des avancées dans le domaine de l'intelligence artificielle, contrairement d'ailleurs à de nombreuses villes européennes.

Aujourd'hui, des algorithmes permettent de changer de manière locale l'intensité de l'éclairage en fonction d'événements en temps réel, tels que les conditions météorologiques, les personnes ou véhicules en mouvement, le trafic et même le taux de criminalité de certaines rues.

L'utilisation de l'intelligence artificielle permettrait de contrôler rigoureusement les objectifs fixés en matière de consommation énergétique.

Enfin, des systèmes sont proposés sur la base d'une intégration à un réseau d'éclairage déjà existant.

Il est à noter toutefois que le plan lumière fait déjà la promotion de nouveaux éclairages publics LED, ce qui est très positif. Ceux-ci disposent d'une bonne efficacité énergétique. En revanche, l'adoption des éclairages LED dans les prochaines années sans prise en compte de l'intelligence artificielle aurait un coût, puisque l'utilisation de cette dernière permet de rentabiliser plus rapidement l'investissement.

Quelles sont les mesures prises par Bruxelles Mobilité, perspective.brussels et Bruxelles Environnement afin d'utiliser l'intelligence artificielle dans le réseau d'éclairage bruxellois,

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *In mijn antwoord op schriftelijke vraag nr. 129 van de heer Ghysse vindt u heel wat aanvullende informatie.*

Brussel Mobiliteit koos bij de heraanleg aan de Ninoofsepoort voor een intelligent verlichtings-systeem, met ledverlichting en artificiële intelligentie. Ook op de Vilvoordsesteenweg komt een dergelijk systeem waarbij het agentschap zal testen of het mogelijk is om de lichtsterkte aan de omstandigheden aan te passen.

Sommige ondernemingen stellen de zaken in hun brochures te mooi voor en houden geen rekening met de situatie ter plaatse. Dergelijke systemen moeten grondig getest en geëvalueerd worden.

Wanneer er verlichting moet worden vervangen, gaat de voorkeur momenteel uit naar ledverlichting die, in tegenstelling tot artificiële intelligentie, het systeem niet complexer maakt. Met artificiële intelligentie is het dan weer mogelijk om het systeem efficiënter te maken.

Op basis van de test aan de Ninoofsepoort zal ik een beleid inzake intelligente verlichting voor de komende jaren kunnen uitwerken. Er werd een detectiesysteem voor fietsers geïnstalleerd, dat de lichtsterkte aanpast wanneer er fietsers zijn. Dat levert een energiebesparing op.

Leefmilieu Brussel voert in Sint-Jans-Molenbeek en op de site van Thurn & Taxis proefprojecten met specifieke verlichtingssystemen uit.

Leefmilieu Brussel houdt voor de verlichtingsuren al meer dan tien jaar rekening met de biodiversiteit, terwijl het tegelijkertijd een optimaal veiligheidsgevoel in de openbare ruimte nastreeft.

l'objectif étant évidemment de diminuer son coût et son empreinte écologique ?

Quelles mesures sont prises afin de permettre au gouvernement bruxellois de revoir ses investissements pour les éclairages LED au regard des avantages que pourrait offrir l'intégration de l'intelligence artificielle ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je souhaiterais indiquer que ma réponse à la question écrite n° 129 de M. Ghysse contient de nombreuses informations et noms de rues complémentaires.

Bruxelles Mobilité a installé un système d'éclairage intelligent, avec LED et intelligence artificielle, lors du réaménagement de la porte de Ninove. Nous évaluons ce système. Une expérience similaire sera menée sur la chaussée de Vilvorde pour tester le réglage du niveau d'éclairage par rapport aux flux automobiles. L'éclairage intelligent permet de varier l'intensité lumineuse en fonction de la détection de cyclistes. Ce système est uniquement activé pendant les plages horaires où l'éclairage public est allumé.

Il est également important de se méfier des brochures commerciales de certaines entreprises. Je partage votre enthousiasme, mais nous devons prendre le temps de mener des évaluations et de procéder à des tests. En effet, les brochures ne tiennent pas toujours compte des réalités de terrain, notamment le vandalisme orienté vers les capteurs de systèmes intelligents, qui ressemblent à des caméras, et les maladies de jeunesse de ces systèmes qui engendrent, pour l'instant, un taux de pannes et d'interventions correctives largement supérieur aux éclairages standards.

Dans le cadre du renouvellement pour fin de vie des luminaires ou du placement de nouveaux luminaires lors du réaménagement des voiries, la préférence est actuellement donnée à la technologie LED qui, contrairement à l'intelligence artificielle, a l'avantage de ne pas complexifier le système et de ne pas y ajouter d'élément. Quant à l'intelligence artificielle, elle a l'avantage d'augmenter l'efficacité du système, au prix de nouveaux capteurs et à plus d'interventions.

Daarom dooft het de verlichting tussen middernacht en zes uur 's ochtends.

De gloeilampen worden waar dat technisch haalbaar is systematisch door ledlampen vervangen. Bij beschermde sites moet er met een aantal esthetische vereisten rekening worden gehouden.

Als het resultaat van de lopende testen positief uitvalt, komt er ook intelligente verlichting langsheen de Groene Wandeling en worden niet-noodzakelijke verlichtingspunten aan de rand van de Natura 2000-zones geschrapt.

Le test réalisé à la porte de Ninove nous permettra d'orienter la politique en matière d'éclairage intelligent pour les prochaines années. En effet, un système de détection des cyclistes y a été installé. Il adapte la luminosité pour permettre aux cyclistes de suivre le chemin, tout en diminuant la consommation d'énergie.

Bruxelles Environnement mène deux projets pilotes qui portent sur des systèmes d'éclairage spécifiques. Le premier est réalisé à Molenbeek-Saint-Jean sur le site de la ligne 28, dans le cadre d'une phase de test. Le second porte sur le système d'éclairage intelligent Owllet. Il vise le site Tour & Taxis. C'est un système de télégestion pour la surveillance, le contrôle, la mesure et la gestion de l'éclairage extérieur. Un régulateur est inclus dans le luminaire. Il permet de réguler le luminaire en fonction de l'information reçue par le détecteur de présence ou de mouvement pour éteindre ou allumer ainsi qu'ajuster le niveau de luminosité sur demande. Chaque point d'éclairage individuel peut être allumé, éteint ou atténué à tout moment. L'état de fonctionnement, la consommation d'énergie et les pannes éventuelles sont signalés et stockés dans une base de données avec horodatage exact et emplacement géographique.

Depuis plus de dix ans, Bruxelles Environnement applique des horaires d'éclairage progressifs et respectueux de la biodiversité, tout en veillant à préserver un sentiment de sécurité optimal dans les plages horaires durant lesquelles les usagers sont les plus nombreux. Ainsi, les luminaires ne sont éteints qu'entre minuit et six heures du matin.

Le remplacement des ampoules par du matériel LED moins énergivore est systématiquement envisagé dans la limite des possibilités techniques par la mise en place d'horaires progressifs adaptés et respectueux de la biodiversité ainsi que des usagers. En effet, dans le cas de sites classés, certaines contraintes esthétiques doivent être prises en considération.

Il est également envisagé de mettre en place un éclairage intelligent au niveau de la Promenade verte si les tests menés actuellement devaient s'avérer concluants, ainsi que de supprimer les points lumineux non indispensables, notamment en bordure des zones Natura 2000.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).*- *Het is een goede zaak dat er een test loopt aan de Ninoofsepoort. Dat wist ik niet.*

Voorts verheugt het mij dat u met Leefmilieu Brussel overlegt. Een dergelijk systeem zou immers vooral voordelen bieden in de Brusselse parken.

Artificiële intelligentie is niet onverenigbaar met ledverlichting en kan zelfs voor een hoger rendement zorgen.

- Het incident is gesloten.

M. David Weytsman (MR).- Je n'avais pas connaissance de ce test à la porte de Ninove. C'est une très bonne chose, car il ne faut pas hésiter à s'inspirer des pratiques dont d'autres villes font l'expérience depuis des années.

Je me réjouis que vos réponses soient coordonnées avec Bruxelles Environnement. S'il y a éventuellement un enjeu pour nos rues et nos routes, bien qu'elles soient très régulièrement utilisées, ce sont surtout nos chemins et nos parcs qui pourraient bénéficier d'un tel système, et notamment le parc du Cinquantenaire, dont la situation en soirée est assez catastrophique.

Ces investissements ne sont pas incompatibles avec l'usage des LED, que la Région bruxelloise installe chaque fois que c'est possible en remplacement des ampoules. Cette technologie amènerait même des retours sur investissement qui, en ces temps de contraintes budgétaires, encourageraient à poursuivre l'installation d'éclairages plus économiques.

- L'incident est clos.

**VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER
JULIEN UYTTENDAELE**

**AAN DE HEER ALAIN MARON,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET KLIMAATTRANSITIE,
LEEFMILIEU, ENERGIE EN
PARTICIPATIEVE DEMOCRATIE,**

**EN AAN MEVROUW ELKE VAN DEN
BRANDT, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET
MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN
VERKEERSVEILIGHEID,**

**betreffende "de luchtkwaliteit in het
ondergrondse net van de MIVB".**

**TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN
MEVROUW MARIE NAGY,**

**DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M.
JULIEN UYTTENDAELE**

**À M. ALAIN MARON, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉ DE
LA TRANSITION CLIMATIQUE, DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE
ET DE LA DÉMOCRATIE
PARTICIPATIVE,**

**ET À MME ELKE VAN DEN BRANDT,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE
LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE CHARGÉE DE LA
MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS
ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**

**concernant "la qualité de l'air dans le réseau
souterrain de la STIB".**

**DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE
MME MARIE NAGY,**

betreffende "de luchtverontreiniging in de metro en de stations".

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

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- De Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) schat dat jaarlijks ongeveer 7 miljoen personen sterven door blootstelling aan fijnstofdeeltjes in de lucht. Luchtvervuiling op zich veroorzaakte in 2016 ongeveer 4,2 miljoen overlijdens.

De VN-Mensenrechtenraad boog zich in maart 2012 over de vraag of het inademen van lucht van goede kwaliteit als een basisrecht moet worden erkend.

Dichter bij huis probeert u de vervuiling van de buitenlucht aan te pakken via acties van Leefmilieu Brussel. Er is echter ook actie nodig om te zorgen voor een schonere binnenlucht op openbare plaatsen, in het bijzonder in de metro- en premetrostations.

De Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (Ircel) onderzoekt voorlopig alleen de kwaliteit van de buitenlucht, terwijl in 2016 in het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan (GLKE) toch al gewag werd gemaakt van de kwaliteit van de lucht in tunnels en van de kwaliteit van de binnenlucht.

Uit metingen in Frankrijk blijkt dat in metrotunnels de fijnstofconcentraties vaak veel hoger liggen dan bovengronds, op plaatsen met druk verkeer. Onderzoekers veronderstellen dat het type metrostel, de omstandigheden waarin wordt geremd en de structuur van de stations een invloed hebben op de fijnstofconcentraties. Om dat te bevestigen zijn er bijkomende metingen nodig. Op basis daarvan kunnen de openbaarvervoersmaatschappijen maatregelen nemen om de ondergrondse fijnstofconcentraties aan te pakken.

Vond er in Brussel een diepgaande studie plaats naar ondergrondse luchtvervuiling?

Klopt het dat er bij het remmen met de elektromagnetische reminstallatie van de nieuwe Boa-stellen minder fijnstof vrijkomt?

concernant "la pollution de l'air des métros et gares".

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

M. Julien Uyttendaele (PS).- L'Organisation mondiale de la santé (OMS) estime à 7 millions environ le nombre de personnes qui meurent chaque année à cause de l'exposition aux particules fines contenues dans l'air pollué. La pollution de l'air ambiant est responsable à elle seule d'environ 4,2 millions de décès en 2016.

Le fait de respirer de l'air de bonne qualité devra-t-il être inscrit comme droit fondamental pour être reconnu ? Pour tenter de répondre à cette question, le Conseil des droits de l'homme des Nations unies a établi en mars 2012 un mandat sur les droits de l'homme et l'environnement.

Plus localement, votre gouvernement tente de lutter contre la pollution de l'air ambiant, notamment grâce à l'action de Bruxelles Environnement. Cependant, des actions soutenues doivent également être mises en œuvre s'agissant de la qualité de l'air intérieur dans les lieux publics, et plus particulièrement dans les stations de métro et de prémétro.

En effet, si des outils de mesure et d'information tels que le site de la Cellule interrégionale de l'environnement (Celine) existent, ils n'analysent à l'heure actuelle que l'air extérieur. Pourtant, en 2016, le plan régional air-climat-énergie (PACE) évoquait déjà dans sa mesure n°56 "la qualité de l'air extérieur, notamment dans les tunnels, ainsi que la qualité de l'air intérieur".

En France, dès le début des années 2000, des mesures de la qualité de l'air ont été effectuées dans certaines enceintes ferroviaires souterraines et notamment dans le métro et le RER. Ces études ont pu mettre en évidence des concentrations en masse de particules fines très supérieures à celles constatées dans des zones urbaines extérieures, même à proximité de zones de trafic routier, comme si la station Arts-Loi était en réalité plus polluée que la rue de la Loi !

Hoe groot is het aandeel van de andere metro- en premetrostellen, die meer fijnstof genereren?

Overlegde u met overheden in buitenlandse steden, waar de luchtvervuiling in de metro tot vijftien keer hoger is dan buiten?

Deskundigen zijn het erover eens dat medewerkers van de openbaarvervoersmaatschappijen door de langdurige blootstelling aan fijnstof een hoger risico op ademhalingsmoeilijkheden en cardiovasculaire aandoeningen lopen. Ook de gezondheid van de gebruikers van het openbaar vervoer mogen we niet uit het oog verliezen.

In Parijs verbetert de openbaarvervoersmaatschappij de ondergrondse luchtverversings-systemen, zorgt ze voor een optimale werking van het elektrische remsysteem op de voertuigen en probeert ze het gewicht van de voertuigen te verlagen.

Hier kregen we onlangs het bericht dat het bedrijf Interparking in zijn ondergrondse parking aan de Gulden Vlieslaan heeft uitgerust met een nieuw systeem dat via ionisatie fijnstofdeeltjes neutraliseert.

Tijdens een eerder debat zei voormalig minister Smet mij dat er regelmatig luchtkwaliteitscontroles plaatsvonden, overeenkomstig de wetgeving op de preventie en de bescherming op het werk. Ik stelde destijds voor dat hij die gegevens in real time in de stations zou publiceren. Hij leek destijds gewonnen voor dat idee, maar er is jammer genoeg niets van in huis gekomen. Klopt het dat er geen enkel initiatief in die zin werd genomen?

De vervuiling in de stations, die evenmin werd aangepakt, kan een invloed hebben op de buitenlucht. Volgens minister Maron betreffen de Europese richtlijnen alleen metingen in de buitenlucht. Daarom bestaan er geen instrumenten voor het meten van de luchtkwaliteit in omgevingen als metrostations.

Bovengrondse metingen zijn echter wel mogelijk. Werd de kwaliteit van de lucht die uit de metro bovenkomt, onderzocht? Wordt die lucht systematisch gefilterd en gezuiverd?

À titre d'exemple, sur la ligne du RER A, le nombre de particules fines PM10 est jusqu'à dix fois supérieur au nombre de particules fines présentes dans l'air extérieur. L'hypothèse majeure issue de ces mesures est qu'il existe une variabilité en fonction du type de rames de métro, des conditions de freinage et de la topologie des stations. Il est donc nécessaire de réaliser de nouvelles sessions de mesures dans d'autres stations du métro pour confirmer ces hypothèses. Comprendre finement ces différences permettrait d'aider la RATP et la SNCF à diminuer les concentrations de polluants dans les enceintes souterraines et les tunnels.

Une étude approfondie a-t-elle été réalisée : topographie des lieux, circulation des flux d'air et des particules, systèmes générant des particules fines ou ultrafines, et de la pollution de manière générale ?

Le freinage électromagnétique équipant les nouvelles rames de type boa permettrait de réduire l'émission de particules fines. Avez-vous des informations émanant du constructeur ou des études sur ce point ?

De plus, ces nouvelles rames ne représentent qu'une partie du parc. Quelle est la proportion des autres rames et des prémétros qui génèrent des quantités de particules fines plus importantes ?

Des échanges avec vos homologues à Paris, New York ou Londres, où l'air du métro est jusqu'à quinze fois plus pollué que l'extérieur, ont-ils déjà eu lieu ?

Les experts concluent également à l'existence d'un risque sanitaire respiratoire et cardiovasculaire accru, lié à l'exposition chronique des travailleurs aux particules de l'air des enceintes ferroviaires souterraines. Nous pensons donc à la santé des travailleurs de la STIB, de l'ensemble du personnel qui travaille sur ce réseau, ainsi qu'à celle des usagers des transports en commun.

Un exemple proche de chez nous est celui de la Régie autonome des transports parisiens (RATP), qui publie des relevés hebdomadaires de la qualité de l'air sur son réseau. Ces mesures sont réalisées dans le réseau souterrain, sur les quais, dans les couloirs de correspondance et les salles d'échanges, et l'ensemble des résultats sont publiés et

Laat u onderzoeken of het aangewezen is om nieuwe ventilatie- en luchtzuiveringssystemen te installeren bij de renovatie of de bouw van een station om de fijnstofconcentraties te doen afnemen? Hebt u de ontwikkelaars van het filtersysteem dat Interparking gebruikt, ontmoet?

Een jarenlange blootstelling aan fijnstofdeeltjes kan aanzienlijke gezondheidsproblemen veroorzaken, ook als de maximaal toegelaten waarden niet worden bereikt. Werden de gevolgen van blootstelling aan stofdeeltjes bij het personeel van de MIVB bestudeerd? Zo neen, wilt u een dergelijke studie laten uitvoeren?

Welke maatregelen nam u om de gezondheidsrisico's van blootstelling aan fijnstof voor het MIVB-personeel te beperken?

accessibles au public sur le site internet de la société parisienne de transport.

Pour améliorer la qualité de l'air, les efforts de la RATP portent sur l'amélioration du renouvellement d'air des espaces avec un programme de création, de renforcement et de renouvellement de la ventilation, sur l'optimisation du freinage électrique des matériels roulants, qui permet la réduction des émissions de particules liées au freinage mécanique, et sur la réduction du poids des véhicules.

Parallèlement à ces initiatives, nous avons récemment appris que la société Interparking avait équipé son parking souterrain, situé sous l'avenue de la Toison d'or, d'un nouveau système de neutralisation des particules fines par ionisation.

Lors d'un débat que j'ai eu dans cette commission avec votre prédécesseur, j'avais appris que des analyses ponctuelles de la qualité de l'air étaient organisées, conformément à la législation sur la prévention et la protection du travail. Je l'avais alors invité, comme le fait la RATP, à publier ces données en temps réel, notamment au moyen des panneaux d'affichage en station. Si, à l'époque, il semblait séduit par l'idée, cela n'a malheureusement pas été suivi d'effets. Pouvez-vous me confirmer qu'aucune initiative de la sorte n'a été entreprise depuis lors ?

Par ailleurs, la pollution à l'intérieur des stations n'est pas confinée et peut également avoir des répercussions sur l'air extérieur. À Paris, pas moins de 300 bouches de métro rejettent des particules fines dans l'atmosphère. Selon le ministre Maron, les directives européennes ne concernent que la surveillance de l'air ambiant, c'est-à-dire l'air extérieur. C'est la raison pour laquelle il n'y a pas d'instruments de surveillance de la qualité de l'air dans des lieux intérieurs comme les métros et les gares.

Cela n'empêche toutefois pas les analyses en surface. En l'occurrence, pouvez-vous me dire si des études sur l'air rejeté ont été effectuées ? Pouvez-vous me confirmer que l'air est systématiquement filtré et assaini avant d'être rejeté en surface ?

Mevrouw Marie Nagy (DéFI) (in het Frans).- *Op 16 oktober 2019 stelde ik minister van Leefmilieu Maron een vraag over de luchtkwaliteit aan de metro-ingangen en op de perrons. Het is goed dat we deze kwestie van publieke gezondheid zowel in de commissie voor het Leefmilieu als in de commissie voor de Mobiliteit kunnen behandelen.*

De oorzaak voor de slechte luchtkwaliteit in Brussel wordt vooral bij de auto gezocht. Het is dan ook niet meer dan normaal dat de Brusselse regering in de eerste plaats het probleem van de verkeerscongestie wil aanpakken en naar een duurzame mobiliteit streeft om de luchtkwaliteit te verbeteren, minder broeikasgassen uit te stoten en voor een betere levenskwaliteit voor de Brusselaars te zorgen. Ze wil het aantal voertuigen met 10% doen dalen.

De Brusselse regering wil met andere woorden een verandering van mobiliteitsgedrag teweegbrengen bij de Brusselaars en de pendelaars, bijvoorbeeld door het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren.

De nouveaux dispositifs de ventilation de l'air et de filtration ont-ils été étudiés pour les stations en rénovation, voire les stations déjà rénovées, ainsi que pour les nouvelles stations en projet, afin de diminuer la concentration en particules fines et l'exposition à ces particules dans les stations ? Votre cabinet ou votre administration ont-ils rencontré les concepteurs de ce système de filtration ?

Bien que les seuils maximaux en particules fines ne semblent pas atteints, il n'en demeure pas moins qu'une exposition chronique sur plusieurs années pourrait avoir des répercussions sanitaires non négligeables. Des études sur l'exposition chronique du personnel de la STIB aux particules en suspension ont-elles été menées ? Si non, comptez-vous en lancer ?

Quelles mesures ont-elles été prises afin de réduire les risques sanitaires pour le personnel de la STIB exposé durant de longues périodes aux particules fines, notamment le personnel de maintenance, les conducteurs de rames, le personnel de sécurité et le personnel travaillant aux abords des quais ?

Mme Marie Nagy (DéFI).- Le 16 octobre dernier, j'interrogeais le ministre chargé de l'environnement, M. Maron, sur la qualité de l'air dans les bouches de métro et sur les quais de gare. Je me réjouis que M. Uyttendaele reprenne la réponse du ministre, ce qui montre l'intérêt du sujet, et que nous puissions débattre de cette question de santé publique tant en commission de l'environnement qu'en commission de la mobilité.

Pour la mauvaise qualité de l'air en Région bruxelloise, la faute est imputée principalement à la voiture, précisément à la congestion automobile, qui libère non seulement des tonnes de CO₂, mais aussi une concentration de particules fines dépassant trop souvent la moyenne recommandée par l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

C'est tout naturellement que notre gouvernement s'est emparé de cette problématique et en a fait une priorité de la présente législature, ce que je salue. Plusieurs engagements ont d'ailleurs été pris en vue de "mener une politique de mobilité durable à la hauteur des enjeux en matière de qualité de l'air, de réduction des émissions de gaz à effet de serre au

Uit een studie blijkt dat de lucht in de metro in Parijs drie tot tien keer meer fijnstof en ultrafijnstof bevat dan de buitenlucht. Dat fijnstof is vooral afkomstig van de wrijving die ontstaat wanneer treinen en metro's remmen.

De stad Parijs gaat nu op zoek naar manieren om beter te ventileren of technologieën waarmee de fijnstofdeeltjes uit de lucht kunnen worden gehaald. Bovendien worden de meetresultaten regelmatig in de metrostations meegedeeld.

Het Brussels Gewest moedigt Brusselaars, pendelaars en bezoekers aan om zich op verschillende manieren te verplaatsen, onder andere ook met het openbaar vervoer. Tot nu toe vonden er echter geen metingen plaats van de luchtkwaliteit op de MIVB- en NMBS-netten. Op een vraag hierover antwoordde minister Maron in september dat er met de MIVB besprekingen liepen om samen met Leefmilieu Brussel dergelijke metingen uit te voeren. In het belang van iedereen die vaak aan het fijnstof in de metrotunnels en -stations wordt blootgesteld, is het belangrijk dat we over nauwkeurige gegevens beschikken.

Bent u op de hoogte van de studies die op het Parijse metronet plaatsvonden? Overlegde u daar met minister Maron over?

Vinden er inderdaad besprekingen met de MIVB plaats over het testen van de luchtkwaliteit op het metronet? Volgens minister Maron stond de MIVB in het verleden terughoudend tegenover dergelijke metingen.

Bent u van plan om met de NMBS te overleggen over eventuele gezamenlijke maatregelen op de perrons van de Brusselse stations? Overweegt u om preventiemaatregelen te nemen voor de werknemers van beide vervoersmaatschappijen?

Hoe denkt u ondergronds openbaar vervoer en schone lucht met elkaar te kunnen verzoenen?

vu des objectifs 2030 et 2050 et d'amélioration de la qualité de vie des Bruxellois". Le levier le plus important demeure donc l'action sur la mobilité. La déclaration de politique régionale vise ainsi une réduction de 10 % du nombre de véhicules.

L'intention de notre gouvernement est donc d'amener les Bruxellois et les navetteurs à opérer un changement de paradigme dans leurs habitudes de mobilité par l'exploitation des transports en commun, par exemple. Son objectif est de décongestionner notre Région et, partant, d'améliorer la qualité de l'air et la qualité de vie de nos concitoyens.

En septembre 2019, j'ai pris connaissance, dans la presse, d'analyses menées à Paris concernant la qualité de l'air au sein même des infrastructures de transports en commun, dont nous encourageons l'utilisation, à savoir sur les quais des métros, du RER et des gares de la ville. Le constat est particulièrement interpellant. L'air respiré par nos voisins parisiens, lorsqu'ils prennent ces types de transports en commun souterrains, est de trois à dix fois plus concentré en particule fines (PM2,5 et PM10) et ultrafines que l'air ambiant de Paris, ce qui représente un niveau de danger exceptionnel selon la maire de Paris, Anne Hidalgo. La source de ces particules fines n'est pas la même. Tandis qu'à l'extérieur, elles sont principalement générées par les véhicules automobiles à moteur diesel, dans les bouches de métro et les tunnels des gares, la pollution résulte essentiellement du frottement provoqué par le freinage des trains et des rames de métro.

La Ville de Paris s'est emparée de ce problème de santé publique et a mené différents tests afin d'aboutir à un état des lieux de la situation. Désormais, des pistes sont explorées en vue de renforcer la ventilation sur les quais et dans les tunnels de métro, train et RER, mais aussi en vue de développer des technologies capables de capter ces particules fines métalliques. Par ailleurs, comme l'a rappelé M. Uyttendaele, la RATP annonce régulièrement les résultats des mesures de la qualité de l'air dans les stations de métro.

En Région bruxelloise, alors que nous multiplions les encouragements à la multimodalité et à l'utilisation de notre réseau de transports en commun, aucune mesure de la qualité de l'air au

sein des réseaux STIB et SNCB n'aurait été réalisée jusqu'à présent. En réponse à une question sur ce sujet au mois de septembre, le ministre Alain Maron nous informait que des discussions allaient être entamées en vue de convaincre la STIB de mener de tels tests, avec l'aide de Bruxelles Environnement. J'estime qu'il est important de disposer de données précises, tant pour les usagers des transports en commun que pour certains travailleurs exposés sur de plus longues durées. Je ne pense pas seulement aux travailleurs de la STIB, mais aussi aux vendeurs ou aux personnes qui, pour diverses raisons, font des séjours importants dans les stations de métro et dans les gares.

Avez-vous pris connaissance des études sur le réseau parisien ? Avez-vous eu des contacts avec votre collègue Alain Maron à cet égard ?

Des discussions ont-elles effectivement été entamées au niveau de la STIB en vue de réaliser des tests de qualité de l'air sur le réseau ? Dans sa réponse, M. Maron indiquait que, dans ce dossier, la STIB s'était montrée dans le passé "réticente à procéder à de telles mesures".

Des discussions auprès de la SNCB sont-elles à l'ordre du jour afin d'évaluer ensemble la possibilité de prendre des mesures sur les quais des gares en Région bruxelloise ? Des solutions de prévention pour les travailleurs de ces réseaux de métro, de tram et de train ont-elles été envisagées ?

Enfin, à l'heure où nous luttons pour la réduction du nombre de voitures, comment concilier transports en commun souterrains et air pur ?

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het is zeer belangrijk dat we weten of de luchtkwaliteit in de ondergrondse stations aanvaardbaar is bij kortstondige en langdurige blootstelling.*

Kunt u ons de studies bezorgen die werden uitgevoerd in het kader van de preventie en de bescherming op het werk, zodat we een beeld krijgen van de omvang van het probleem?

Niet alleen de kwaliteit van de lucht die uit het ondergrondse netwerk naar boven wordt gebracht, is belangrijk, ook de manier waarop lucht in het

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Comme mes collègues, je trouve la question de la qualité de l'air dans le réseau souterrain très importante. Il est nécessaire de savoir si cette qualité est acceptable pour des présences de courte durée, par exemple pour les voyageurs qui passent un temps limité dans les transports en commun. Mais il est surtout important de se pencher sur la qualité de l'air pour les présences de longue durée, celles du personnel en station, des commerçants, etc.

Peut-on accéder aux analyses qui ont été réalisées dans le cadre de la prévention et de la protection au

ondergrondse netwerk wordt gepompt, is van belang. Op sommige plaatsen bevinden de luchtroosters zich in de grond, en dus dicht bij de uitlaat van voertuigen, of zie ik dat verkeerd?

Bestaat er een overzicht van de plekken waar lucht in de tunnels wordt gestuwd? Wordt de kwaliteit van die lucht gecontroleerd?

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).*- *Ik sluit mij bij de vorige sprekers aan.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Bij eerdere besprekingen liet voormalig minister Smet weten dat hij niet veel kon doen, buiten een extern bureau opdragen enkele maatregelen te nemen die krachtens de arbeidswet nodig zijn. Er werd met dit dossier dus niet veel gedaan.*

Er bestaan nochtans verscheidene technologieën waarvan u zou kunnen bekijken of ze op het Brusselse openbaarvervoersnet kunnen worden ingezet.

Welke resultaten leverden de recente metingen van de MIVB op? Om welk type metingen gaat het? Hoe staat het met de follow-upvergaderingen in dit dossier? Vinden die plaats? Hoe werkt u rond dit dossier samen met Leefmilieu Brussel? Welke studies liet de MIVB uitvoeren?

Wat is volgens u het doeltreffendste systeem dat op het MIVB-netwerk kan worden ingezet? Trok u daar middelen voor uit? Is het mogelijk om maatregelen te nemen opdat de bestuurders van metro's en trams hun rijgedrag aanpassen en zo te remmen dat er zo weinig mogelijk fijnstof vrijkomt?

travail ? Nous aurions alors une estimation de l'ampleur de cette problématique.

Si nous nous inquiétons de l'air vicié provenant du réseau souterrain qui est rejeté à la surface, inquiétons-nous également de savoir de quelle manière se réalisent les prises d'air vers le réseau souterrain. Il me semble qu'à certains endroits, les grilles de prise d'air se situent au niveau du sol et se trouvent par conséquent proches des pots d'échappement. Ai-je mal interprété les données ou s'agit-il d'une réalité ?

Existe-t-il un inventaire des prises d'air servant à alimenter la ventilation du réseau souterrain ? La qualité de cet air qui rentre dans le réseau souterrain est-elle contrôlée ? Il serait intéressant d'étudier ce point.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Je souhaite simplement me joindre aux questions posées par mes prédécesseurs sur ce sujet essentiel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- À l'instar de M. De Beukelaer, je me contenterai de signaler que nous avons eu un long débat à ce sujet en novembre 2017. À notre grande surprise, votre prédécesseur nous avait expliqué qu'en effet, il n'y avait pas grand-chose à faire, hormis quelques mesures ponctuelles et stationnaires, prises par un bureau externe et résultant des obligations reprises dans le droit du travail. Ce dossier n'avait donc pas été pris à bras-le-corps.

S'il est vrai que Paris et la région Île-de-France pouvaient être prises à titre d'exemple, j'avais, de mon côté, relevé différentes technologies pouvant être mises en place. Parmi celles-ci, je citerai le système de captation à la source des particules de freins, la technologie Tallano. Il y a aussi le Starklab, un système de filtration humide de l'air ; le Sicat, qui propose un prototype de pièges à particules fines ; la solution élaborée par le groupe Suez qui consiste à utiliser des purificateurs électrostatiques, etc. Autant de technologies qui doivent nous amener à réfléchir en vue de leur potentielle mise en œuvre au sein de notre réseau.

Quels sont les résultats des dernières mesures effectuées par la STIB ? De quels types sont-elles ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (*in het Frans*).- *De luchtkwaliteit in de metro's van Parijs en Brussel is moeilijk vergelijkbaar. Er is een verschil in de infrastructuur, de structuur van de stations, het rollend materieel en de remsystemen. Uit studies blijkt dat er tijdens het remmen fijnstofdeeltjes vrijkomen, maar de hoeveelheden hangen af van het remsysteem en het materiaal waaruit de wielen en de sporen zijn vervaardigd. Uit onderzoek van de chemische samenstelling van het stof, blijkt dat het element ijzer er het sterkst in aanwezig is. Andere aangetroffen elementen zijn mangaan, chroom, nikkel en koper.*

Alle metro- en tramstellen in Brussel zijn uitgerust met een elektrodynamisch remsysteem, waardoor het vrijkomen van fijnstofdeeltjes beperkt blijft.

De MIVB werkt als lid van de Internationale Unie van Openbaar Vervoer (International Association of Public Transport, UITP) samen met buitenlandse openbaarvervoersmaatschappijen. In dat kader droeg de maatschappij bij aan een vergelijkende studie naar het afslijten van sporen en wielen. Daaruit bleek dat het afslijten van de wielen bij de MIVB zeer beperkt is. Die beperking van de fijnstofproductie aan de bron is op zich al een vorm van preventie.

De lucht die de tunnels en stations in- of uitkomt, wordt niet gefilterd. Het netwerk bestaat uit secties in openlucht en ondergrondse secties die met elkaar in verbinding staan. De lucht kan er dus vrij circuleren.

U vraagt terecht naar oplossingen die de blootstelling van de bevolking aan luchtvervuiling

Qu'en est-il des réunions de suivi du dossier ? Ces réunions sont-elles réellement organisées ? Quelle est votre relation avec Bruxelles Environnement à cet égard ? Quelles sont les études existantes au niveau de la STIB ?

Enfin, quel est, selon vous, le système le plus efficace à mettre en place sur le réseau de la STIB ? Des budgets sont-ils actuellement prévus ? N'y a-t-il pas des mesures à prendre au niveau de la conduite des chauffeurs de métro et de tram, pour éviter autant que possible les effets du freinage sur la qualité de l'air ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Cette problématique a déjà fait l'objet de diverses interventions, dont la question écrite n° 863 de M. Özkar ou, plus récemment, une question orale de M. Leisterh.

La qualité de l'air du métro de Paris et celle de Bruxelles sont difficilement comparables. L'infrastructure et la configuration des stations sont différentes, de même que le matériel roulant utilisé et le système de freinage. Les études montrent que de façon générale, pendant le freinage, les particules sont libérées par friction, mais la quantité de particules émises dépend du système de freinage - électrique ou mécanique - ainsi que du matériau des roues et des rails. En combinaison avec la remise en suspension des particules lors de chaque passage de métro, il en résulte des concentrations élevées de particules PM10 et PM2,5. L'analyse de la composition chimique des poussières montre que l'élément le plus présent est le fer. Les autres éléments significatifs sont le manganèse, le chrome, le nickel et le cuivre.

Toutes les rames de métro ou de prémétro roulant ou ayant roulé à Bruxelles disposent ou disposaient d'un système de freinage électrodynamique, y compris les plus anciennes générations, dont l'âge est inférieur à celui des rames les plus anciennes en service à Paris ou à Londres. C'est également le cas pour tous les trams mis en service après 1951 à Bruxelles. Cela réduit déjà fortement l'émission de particules fines.

Concernant les échanges avec les autres réseaux, la STIB est membre active de l'Union internationale des transports publics (International Association of

in de metro kunnen beperken. Dat gebeurt vooral via een betere verluchting. Uit verscheidene studies blijkt echter dat de waargenomen concentraties in de stations sterk schommelen naargelang van een aantal factoren, zoals de diepte waarop het station ligt, de ouderdom ervan, de frequentie waarmee de metro er stopt, het type ventilatie dat er aanwezig is en het gebruikte remsysteem.

Om cijfers over fijnstofconcentraties in metro-tunnels in real time in de stations te kunnen weergeven, is er betrouwbaar referentiemateriaal nodig.

De MIVB voerde tot nu toe metingen uit in het kader van het koninklijk besluit betreffende de bescherming van werknemers. Daarin is een norm opgenomen die dient om personen die een hele dag in dezelfde omgeving aan het werk zijn, te beschermen. Die norm hangt samen met een meetprotocol. De resultaten van de metingen zijn niet geschikt om in real time weer te geven, aangezien ze in een laboratorium moeten worden verwerkt.

De Europese richtlijnen van 2008 en 2015 betreffende de normen inzake luchtkwaliteit hebben uitsluitend betrekking op de buitenlucht. Daarom zijn er geen meetinstrumenten voor de kwaliteit van de binnenlucht in de Brusselse metrotunnels en stations.

De MIVB kan als ze dat wenst op eigen initiatief een studie uitvoeren naar de luchtkwaliteit om de fijnstofproblematiek te onderzoeken. In 2011 stelde de MIVB in overleg met Leefmilieu Brussel een meetprotocol op om de aanwezigheid en de samenstelling van fijnstof in verscheidene metrostations te kunnen bepalen. De MIVB is nog niet met dat onderzoek gestart.

Reizigers brengen in elk geval relatief weinig tijd op het openbaar vervoer door en leveren er bovendien weinig fysieke inspanningen, dus de impact van het fijnstof op hun gezondheid blijft beperkt. Sommige medewerkers van de MIVB worden wel gedurende langere periodes blootgesteld.

Informatie over de bescherming van het MIVB-personeel vindt u in het antwoord op de schriftelijke vraag 863 van de heer Özkar. Er

Public Transport, UITP), au sein de laquelle elle travaille avec les réseaux du reste du monde, et donc notamment de Paris. Elle a ainsi participé à des études de comparaison des usures rail-roue, dont une mesure des limailles générées par la circulation du métro. À ce niveau, la STIB a un contact rail-roue particulièrement soigné : l'abrasion des roues par contact est extrêmement limitée, inférieure à 0,3 mm par 10.000 km, ce qui constitue une référence dans l'industrie. Cette limitation de la production de poussières à la source est déjà une forme de prévention.

En ce qui concerne la ventilation de l'air rejeté en surface et les nouveaux dispositifs de ventilation de l'air, il n'y a pas de filtration de l'air qui entre ou qui sort des tunnels et des stations. D'ailleurs, le réseau est fait de sections à ciel ouvert qui succèdent à celles en souterrain : ces sections sont évidemment en continuité les unes des autres, et donc les échanges d'air se font librement entre elles à travers les voies. Il n'y a évidemment pas de séparation physique entre les zones souterraines et les zones aériennes, vu que les métros passent de l'une à l'autre : il y a donc des échanges d'air continus sur de très grandes surfaces entre ces zones aériennes et souterraines.

Votre question sur les solutions pouvant servir à réduire l'exposition de la population aux polluants atmosphériques présents dans le métro est pertinente. L'amélioration de la situation dans les transports en commun passe principalement par une meilleure ventilation. Les différentes études publiées permettent toutefois de démontrer une forte variation des concentrations observées dans les stations, en fonction de nombreux facteurs allant de la profondeur et de l'âge de la station à la fréquence de passage des rames, en passant par le type de ventilation installé ou de système de freinage et de roulage utilisé.

En ce qui concerne l'analyse de la qualité de l'air dans les stations, l'affichage de l'exposition du personnel de la STIB et des mesures en temps réel, abstraction faite de tous les éléments techniques, nécessite avant tout de convenir d'un référentiel d'évaluation établi.

La STIB a utilisé jusqu'ici des mesures réalisées suivant l'arrêté royal applicable en matière de protection des travailleurs, une norme destinée à la

wordt op basis van referentiemateriaal regelmatig nagegaan of het personeel nog voldoende beschermd is. Uit die vergelijkingen blijkt dat de blootstelling in Brussel tien tot duizend keer lager ligt dan wat maximaal is toegestaan.

Dat neemt niet weg dat ik alles in het werk wil stellen om de luchtkwaliteit in de metrotunnels en stations nog te verbeteren.

protection des personnes occupées toute la journée dans un environnement de travail. Cette norme fait l'objet d'un protocole de mesure qui n'est par ailleurs pas destiné à être appliqué en temps réel, parce qu'il nécessite un traitement en laboratoire.

Les directives européennes fixant les règles à respecter en matière de qualité de l'air, en l'occurrence les directives de 2008 et de 2015, ne concernent que la surveillance de l'air ambiant, c'est-à-dire l'air extérieur. C'est la raison pour laquelle il n'y a pas d'instruments de surveillance de la qualité de l'air dans des lieux intérieurs tels que les métros et les gares bruxelloises.

Si elle le souhaite, la STIB pourrait, à son initiative, réaliser une étude de qualité de l'air pour investiguer la problématique des particules fines. En 2011, des contacts avaient eu lieu à ce sujet entre la STIB et Bruxelles Environnement. Les réunions techniques avaient permis de définir un protocole de mesures visant à qualifier et quantifier la présence et la composition des particules fines dans plusieurs stations de métro. La STIB n'a pas encore entamé l'étude en question.

Notons aussi que le temps relativement restreint passé par les citoyens dans les transports en commun et le fait qu'ils n'y effectuent a priori pas d'exercice physique réduisent aussi l'impact de ces concentrations sur la santé des navetteurs. La question pourrait, par contre, revêtir une plus grande importance pour les travailleurs de la STIB, qui pourraient en effet être exposés durant de plus longues périodes. Mon intention n'est ici pas de relativiser le problème pour les usagers, mais il est bien plus important pour les travailleurs présents tout au long de la journée.

Concernant les mesures de protection du personnel, je vous renvoie aux réponses déjà apportées à ce sujet à la question écrite de M. Özkara. La protection du personnel est régulièrement vérifiée : nous disposons en Belgique d'un référentiel de la qualité de l'air pour la protection du personnel. Il est clair et est utilisé comme référentiel pour l'interprétation des mesures effectuées en station par un laboratoire agréé. Les résultats sont entre dix et mille fois inférieurs aux seuils applicables.

Cet état des lieux ne vise pas à minimiser l'inquiétude de la commission, que je partage, vis-

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Een real time weergave van de meetresultaten kan helpen bij de bewustmaking van het grote publiek rond luchtkwaliteit. Zowel buiten als binnen moeten we streven naar een goede luchtkwaliteit.*

De lucht die de stations in- en uitgaat, wordt niet gefilterd, ook niet in de nieuwe of gerenoveerde stations.

Ik maak mij minder zorgen over de reizigers dan over het MIVB-personeel dat in de tunnels zware inspanningen levert bij de uitvoering van zijn werk. Tot mijn verbazing zijn die mensen aan het werk terwijl de metro rijdt. Dat betekent dat ze voortdurend fijnstof inademen. Sommigen hebben dagelijks aan het einde van hun werkdag een bloedneus.

U moet dan ook meer inzetten op de bescherming van de MIVB-werknemers.

Mevrouw Marie Nagy (DéFI) *(in het Frans).*- *In kwesties die de volksgezondheid aanbelangen, moet altijd het voorzorgsprincipe gelden, voor iedereen die om welke reden dan ook in de metrotunnels en de stations komt. Fijnstof is*

à-vis de ce sujet important pour les travailleurs et les voyageurs. Nous avons la volonté de faire ce qu'il y a lieu de faire pour améliorer la situation.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Par rapport aux données en temps réel, il serait réellement intéressant, puisque rien ne nous l'interdit, de les avoir en notre possession pour sensibiliser le public le plus large possible sur le sujet de la qualité de l'air. Nous avons beaucoup travaillé sur la qualité de l'air extérieur et nous devons désormais concentrer l'essentiel de nos efforts sur la qualité de l'air intérieur.

Si je comprends bien, les stations ne disposent d'aucun système de filtration "in" ou "out". Il en va de même, semble-t-il, pour les nouvelles stations ou les stations en rénovation. Ainsi, aucun système de filtration ne sera mis en place.

Ce qui m'inquiète vraiment, ce ne sont pas les usagers, mais bien évidemment les travailleurs du réseau de la STIB. Plusieurs d'entre eux m'ont interpellé ces derniers jours. Ils effectuent clairement un exercice physique dans le cadre de leur travail, notamment quand ils travaillent dans les tunnels.

Ce qui m'a particulièrement surpris, c'est qu'ils travaillent quand les rames sont en mouvement, ce qui aggrave à mon sens la qualité de l'air qu'ils respirent. Ils m'ont même indiqué voir les particules en suspension. Ces particules sont visibles. Il est donc inutile d'avoir un système de filtration ou un microscope : ils les voient. Certains ont même des saignements quasi systématiques en rentrant du travail.

Il est donc nécessaire de s'interroger davantage et de ne pas se limiter aux normes de l'OMS afin de déterminer ce qu'il en est dans la pratique et de se demander si ces personnes travaillent dans un cadre suffisamment sécurisant d'un point de vue sanitaire. J'admets avoir des doutes sur ce point.

Mme Marie Nagy (DéFI).- En tant qu'écologiste de la première heure, j'estime qu'il faut veiller au principe de précaution en matière de santé publique, que ce soit pour les travailleurs, pour les personnes qui séjournent dans les stations pour de

kankerverwekkend, ongeacht de concentraties waarin het voorkomt. Het moet dan ook worden vermeden.

Het zou voor iedereen een geruststelling zijn als u al zou beginnen met het nemen van maatregelen. Was er niet gezegd dat de MIVB en Leefmilieu Brussel in samenwerking met de NMBS een aantal metingen zou uitvoeren in de oudste stations? Op basis van die resultaten kunt u bekijken welke maatregelen nodig zijn.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).*- *Mijn vraag was niet gepland en u kunt er dan ook niet op antwoorden. Ik ben echter van mening dat het de moeite loont om na te gaan hoe het huidige ventilatiesysteem werkt en waar de lucht, die de ondergrondse ruimten binnenkomt, wordt binnengezogen. Is dat op de grond, of hogerop, waar minder uitlaatgassen hangen?*

Ik kan uiteraard een schriftelijke vraag aan de MIVB stellen, maar uw antwoord is wellicht uitvoeriger.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Ook ik zou graag meer gegevens over de verluchting krijgen. Ik veronderstel dat de fijnstofconcentraties niet in alle stations even hoog zijn.*

Waarom werkt u niet aan een zelfde ventilatiesysteem voor het volledige netwerk? Voorts moet u laten onderzoeken of het fijnstofprobleem in Brussel groter is dan in andere grote steden.

(De heer Christophe De Beukelaer, tweede ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

multiples raisons (service de gardiennage, commerçant, personnes sans domicile fixe, etc.) ou pour les usagers. Les particules fines sont cancérigènes, quelle que soit leur quantité. Nous le savons et c'est pour cela que nous menons un tel combat contre ces particules.

Commencer à prendre des mesures pourrait rassurer tout le monde. Nous parlons en nous basant sur des expériences d'autres pays, et je rappelle que Mme Hidalgo considère que c'est un élément de santé publique préoccupant. La STIB et Bruxelles Environnement ne prendraient-elles pas une série de mesures dans des stations plus anciennes, comme Gare centrale ou Merode, avec la SNCB ? À partir de ces résultats, nous pourrions réfléchir à ce qu'il y aurait lieu de faire en matière de ventilation et prendre des mesures plus systématiques. Il faut agir, de préférence au cours de la présente législature.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- *Ma question n'était pas prévue et vous ne pouviez donc pas y répondre. Cependant, je pense que cela vaut la peine d'examiner le système de ventilation actuel, ainsi que les endroits où se réalisent les prises d'air. Se font-elles au niveau du sol ou à un niveau plus élevé, ce qui permettrait d'éviter les polluants liés aux échappements ?*

Je pourrais bien entendu poser la question par écrit à la STIB, mais si la réponse est donnée par Mme la ministre, elle sera peut-être plus fournie.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- *Je reste également sur ma faim à propos de la ventilation. Il serait utile d'y voir plus clair à un moment donné. Nous pouvons évidemment considérer que les stations sont différentes et qu'elles auront probablement une incidence différente.*

Nous nous demandons toutefois pourquoi nous ne tendrions pas vers une uniformisation des ventilations. Je soutiens aussi l'idée de mener une étude afin de savoir si cette problématique est plus importante à Bruxelles que dans d'autres grandes villes.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik bezorg de MIVB uw voorstellen, zodat ze kan nagaan of die haalbaar zijn.*

- De incidenten zijn gesloten.

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "de sluiting van de Jubelpark-site voor automobilisten".

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Sinds 15 januari is de toegang tot het Jubelpark via de Nervierslaan afgesloten om wildparkeren te voorkomen. Blijkbaar is enkele maanden geleden beslist dat er op de esplanade en in de zone achter de triomfboog helemaal niet meer geparkeerd zou mogen worden. Uiteraard is een autovrije esplanade veel aantrekkelijker, maar het is niet de bedoeling dat bezoekers wegblijven. Ik pleit er echter voor om rekening te houden met de plaatselijke toestand.*

De Regie der Gebouwen vernieuwt sinds 2018 de daken van de musea in het Jubelpark. De beslissing om de parkeerplaatsen te schrappen zou te maken hebben met de veiligheid en de uitvoering van de werken. Ze geldt voor drie jaar en wordt geëvalueerd. Voertuigen van leveranciers, personeel, hulpdiensten, parkwachters en aannemers worden wel nog toegelaten. Daarnaast zijn er parkeerplaatsen voor bezoekers met een beperkte mobiliteit en voor enkele bussen die bezoekers naar het museum brengen.

In het Jubelpark zijn drie grote musea gevestigd. Het gewest moet aan hun uitstraling bijdragen

(M. Christophe De Beukelaer, deuxième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je suis sûre que la STIB nous écoute, mais nous allons aussi lui transmettre les propositions qui sont faites pour voir si celles-ci sont réalisables.

- Les incidents sont clos.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "la fermeture du site du Cinquantenaire aux automobilistes".

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Depuis le 15 janvier 2020, une barrière bloque l'accès au Cinquantenaire via la rue des Nerviens, dans le but affiché d'empêcher le parking dit sauvage. Il semble avoir été décidé, il y a quelques mois, de rendre l'esplanade et la zone à l'arrière de l'arc de triomphe totalement libres de parking. Il est évident qu'une esplanade libre de voitures a plus d'allure, sur le plan de l'image de marque de Bruxelles, pour autant qu'elle ne reste pas désespérément vide de visiteurs. Je plaide pour que ces espaces si précieux au cœur de notre Central Park bruxellois soient les plus modulables possible.

Comme dans de nombreux dossiers, quand on prend une mesure aussi radicale, il faut veiller à tenir compte des réalités vécues par les occupants du site, ainsi que de la vie et la magie des lieux, dont nous ne sommes peut-être pas toujours conscients.

Depuis 2018, la Régie des bâtiments rénove et restaure les toitures des différents musées situés sur le site. Les travaux se déroulent par phases sur la base d'une zone de chantier mobile. Les médias nous rapportent que la décision de supprimer les

door ze te promoten en ervoor te zorgen dat ze vlot bereikbaar zijn. Op basis van een studie waarvoor Brussel Mobiliteit de opdracht gaf, moest Leefmilieu Brussel in 2019 zestien laadpalen op die locatie plaatsen. Wordt dat project uitgevoerd? Vindt die installatie plaats na afloop van de werken?

Er zijn twee fasen in dit dossier: de werkzaamheden zelf en de fase die erop volgt. U zou echter nu al beter werk maken van maatregelen in verband met de mobiliteit en de bewegwijzering. Voorts moet u visit.brussels en de MIVB betrekken bij plannen inzake de zichtbaarheid en de bereikbaarheid van de drie musea.

Er zijn heel wat mensen verantwoordelijk voor het beheer van de locatie en het is niet altijd duidelijk wie wat doet. De bevoegdheden van de betrokken instanties zijn geregeld in verscheidene besluiten en overeenkomsten. Het gaat onder meer om de Regie der Gebouwen, die eigenaar is van het terrein, het Brussels Gewest, dat het terrein beheert, Brussel Mobiliteit, de aanwezige gemeenten en de twee aangrenzende gemeenten Brussel-Stad en Etterbeek.

Een jaar geleden werd aangekondigd dat de Regie der Gebouwen en het Brussels Gewest de juridische situatie en de coördinatie tussen de verschillende gebruikers zouden bestuderen. Hebt u daar ondertussen een beter zicht op? Kunnen wij de resultaten van die studie krijgen?

Wie besliste om de toegang tot het terrein af te sluiten en om welke reden? Het verbaast mij trouwens dat dat te maken zou hebben met de werken, want die zijn al twee jaar bezig en vormen geen enkel gevaar voor de bezoekers. Het is bij dakwerken bovendien nooit nodig om een volledige straat af te sluiten. De beslissing geldt voor drie jaar en zal worden geëvalueerd. Een evaluatie van een periode waarin werken plaatsvinden, vind ik eigenaardig.

Begin 2019 leek er binnen de regering een consensus te zijn over het afsluiten van de esplanade voor autoverkeer. Er zou wel een parking komen voor bezoekers en museumpersoneel. Wat is de huidige stand van zaken?

places de parking a été prise pour des raisons de sécurité et pour garantir la bonne continuité dudit chantier. La décision s'applique pour une période de trois ans et sera évaluée. Quelques exceptions sont prévues pour les véhicules des fournisseurs, du personnel, des services d'urgence, des gardiens du parc et des entrepreneurs qui y effectuent les travaux. Des places de parking seront également réservées aux visiteurs à mobilité réduite et à quelques bus de visiteurs pour les musées.

Rappelons que le site héberge trois grands musées dont les collections comptent parmi les plus prestigieuses du pays. La Région se doit de participer à leur rayonnement en assurant leur promotion, leur accès et leur signalisation dans les rues et les stations de métro avoisinantes, mais aussi sur le site lui-même. Rien que la porte d'entrée du Musée art et histoire n'est pas simple à trouver. Faisant suite à une étude confiée par Bruxelles Mobilité au bureau Arter, seize bornes devaient être réparties sur le site et placées par Bruxelles Environnement en 2019. Ce projet reste-t-il d'actualité ? Devrons-nous attendre la fin des travaux ?

Ce dossier comporte en réalité deux phases : pendant et après les travaux. Ne vaut-il pas mieux, dès maintenant, y voir plus clair au niveau de la mobilité et de la signalisation ? N'est-il pas temps d'impliquer visit.brussels et la STIB, eu égard à la présence, sur ce magnifique site, de ces trois musées d'exception ?

Les responsabilités quant à la gestion du site sont nombreuses et pas nécessairement d'une clarté limpide. Divers arrêtés et conventions règlent les compétences des différents intervenants : la Régie des bâtiments, qui est propriétaire du site, la Région bruxelloise, Bruxelles Environnement, qui est gestionnaire du site, et Bruxelles Mobilité, sans compter les occupants du site que sont le Musée art et histoire, le Musée de l'armée, Autoworld et les services d'urgence et de sécurité. La Ville de Bruxelles et Etterbeek sont impliqués également. L'avenue de la Chevalerie est à cheval sur les deux communes et l'avenue John Kennedy, sur le territoire de la Ville de Bruxelles. Ce sont des voiries régionales situées dans un espace vert.

Il avait été annoncé, il y a tout juste un an, que la situation juridique, ainsi que la coordination entre

Momenteel is er zeer weinig parkeerplaats voor het personeel. Wanneer vinden de laatste vergaderingen plaats? Personeel en bezoekers moeten kunnen parkeren. Wie kan er nu nog op het terrein en via welke toegang?

Heel wat bezoekers en vrijwilligers blijven weg van het Jubelpark omdat ze er niet meer geraken. Scouts die op kamp gaan of groepen die op reis vertrekken, gebruiken de esplanade bijvoorbeeld om veilig op de bus te kunnen stappen. Hield u daar rekening mee?

De verlichting van de infrastructuur voor voetgangers en fietsers op het terrein kan ook een stuk beter. In het weekend is er nu heel wat minder leven dan voordien. Ik vraag mij af of u daar echt rekening mee hebt gehouden.

les différents utilisateurs étaient à l'étude entre la Régie des bâtiments et la Région bruxelloise. Y voyez-vous un peu plus clair aujourd'hui ? Pourriez-vous nous transmettre cette étude ?

Qui a pris la décision d'interdire l'accès au site et pour quelles raisons ? À ce propos, je suis surprise par la justification lue dans les journaux : pour cause de travaux. Si mes sources sont exactes, ces travaux ont en effet débuté il y a deux ans et ne présentent aucun danger pour les usagers du site.

Ensuite, comme pour tous les travaux de toiture, il suffit de définir un périmètre de sécurité qui suit simplement les travaux. Quand on rénove un toit d'immeuble, il n'est pas nécessaire de fermer toute une rue. La décision a été prise pour une période de trois ans et sera évaluée. Or, j'estime curieux d'évaluer une période de travaux.

Début 2019, il semblait y avoir un consensus au gouvernement concernant la fermeture de l'esplanade aux automobilistes. Une aire de stationnement réglementaire était cependant envisagée pour les visiteurs et le personnel des musées. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Aujourd'hui, très peu de places sont réservées pour le personnel. De quand datent les dernières réunions ? Vous savez qu'il y a le personnel et puis les visiteurs. Conserver un parking est essentiel. Qu'en est-il aujourd'hui ? Qui peut pénétrer sur le site et de quelle façon ?

Vous savez que différents visiteurs participent à l'animation du site, dont certains sont insoupçonnables. Par exemple, des mariés débarquent en nombre certains jours. De nombreux bénévoles participent aussi à la vie des musées et ne se rendent plus sur le site parce qu'ils viennent de loin. Souvent, il s'agit de personnes âgées qui participent véritablement à la vie de ces sites. Des camps de scouts démarrent et arrivent à cet endroit. Des voyages, de personnes âgées ou non, démarrent de cet endroit car il offre une certaine sécurisation qui permet de ne pas opérer des démarrages de bus dans des zones plus dangereuses.

Je me demande si cela a été pris en considération par la Région. Quelle est votre implication par rapport à tous les chemins piétons et cyclistes ? Nous avons, avec M. Weytsman, discuté de la

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Eindelijk is het Jubelpark autovrij en bevrijd van dat illegale parkeerterrein dat al jaren de historische site ontsiert. Ik heb begrepen dat dit een beslissing was van de federale Regie der Gebouwen, niet van de Brusselse regering. Kunt u dat bevestigen, mevrouw de minister?

Het is totaal achterhaald om op zo'n prachtige historische site een parkeerterrein in te richten. Een parkeerterrein is geen favoriete plek voor mensen. Bovendien schat je op die manier historische gebouwen niet naar waarde.

De Grote Markt van de stad Brussel was tot niet lang geleden een banaal parkeerterrein. Dat is nu onvoorstelbaar. De gebouwen komen veel beter tot hun recht omdat die plaats autovrij is. Als Groen tot vervelens toe blijft herhalen dat ze van Brussel een stad voor mensen en niet voor auto's wil maken, heeft ze zulke voorbeelden in gedachten. Zeker op zo'n plaats moeten we dergelijke keuzes durven te maken.

Het voorbeeld van de scouts is gegeven. In een park brengen kinderen en mensen hun tijd door. Niemand gaat met zijn kinderen spelen op het parkeerterrein van de lokale supermarkt of laat zijn trouwfoto's nemen op het parkeerterrein van de plaatselijke Carrefour. Dat is volstrekt onaantrekkelijk. Het valt dan ook niet verdedigen dat daar opnieuw geparkeerd zou mogen worden.

Het is een beslissing van de Regie der Gebouwen op een privédomein. Kunt u bevestigen dat de Brusselse regering dezelfde houding zal aannemen als ze de vraag zou krijgen om de toestand die in principe maar drie jaar zou duren, te verlengen? Tot nu toe is er heel laks opgetreden. Het was allang verboden om daar te parkeren, maar dat werd door de vingers gezien. Het komt erop aan om de regels eindelijk toe te passen. De Brusselse regering wil

lumière. Je pense qu'il est possible de faire beaucoup mieux que ce qui est réalisé actuellement. Je suis très inquiète, car je suis venue me balader plusieurs fois à cet endroit, en semaine ou le week-end, et je vois qu'il n'y a plus la même vie qu'avant. Je me demande si cette dimension est véritablement prise en considération par le gouvernement bruxellois.

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *Le parc du Cinquantenaire est enfin libéré de ce parking illégal qui a entaché le site historique pendant des années. S'agit-il bien d'une décision de la Régie des bâtiments, et non du gouvernement bruxellois ?*

La présence d'un parking sur un site historique d'une telle beauté est totalement dépassée.

Jusqu'il n'y a pas longtemps, les voitures pouvaient stationner sur la Grand-Place de Bruxelles, ce qui est totalement inimaginable aujourd'hui. C'est un bel exemple de ce que Groen entend par une ville pour les gens et pas pour les voitures.

La suppression du parking est une décision de la Régie des bâtiments sur un domaine privé. Pouvez-vous confirmer que le gouvernement bruxellois - qui s'est montré très laxiste dans l'application des règles -, adoptera la même attitude si on lui demande de prolonger la situation, qui en principe ne durera que trois ans ?

La Régie des bâtiments vous a-t-elle transmis des plaintes relatives au manque d'accessibilité du musée ? On ne peut rêver un meilleur accès en transport en commun, puisqu'il y a une station de métro à proximité.

immers toch mooie plaatsen, historische sites en parken autovrij maken en teruggeven aan de mensen als dat mogelijk is.

Hebt u al klachten over het gebrek aan toegankelijkheid van het museum ontvangen van de Regie der Gebouwen? Er is een metrostation voor de deur van het museum. Veel beter kan het openbaar vervoer niet zijn.

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- *Het Jubelpark werd ontworpen om het vijftigjarige bestaan van België te herdenken. Het zou goed zijn als we het park bij het tweehonderdjarige bestaan van het land met het nodige respect kunnen behandelen.*

Het park moet het prestige van ons land in de verf zetten, Brussel aantrekkelijker maken voor toeristen en de levenskwaliteit van de Brusselaars verbeteren.

Wie daar het wildparkeren wil behouden, verdedigt eigenlijk ...

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Ik onderbreek u, want dat was niet het onderwerp van mijn vraag om uitleg!*

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- *Eigenlijk gaat het over een illegale parking die nooit had mogen worden toegelaten. Een mobiliteitsstudie over het terrein moet steunen op een analyse van de behoeften, de bestaande situatie en de haalbare alternatieven die aan de doelstellingen in het plan Good Move en dus aan het STOP-principe beantwoorden. In dat kader kunnen ook uitzonderingen voor personen met een beperkte mobiliteit, leveranciers en busreizigers worden bekeken. Voor al het andere gebruik stelt het Observatorium van de Mobiliteit dat de beschikbaarheid van gratis parkeerplaatsen bezoekers alleen maar stimuleert om met de auto te komen.*

Ecolo en Groen zien geen enkele goede reden om voor valide bezoekers gratis parkeerplaatsen ter

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Le Cinquantenaire n'est autre qu'une scénographie monumentale destinée à commémorer les 50 ans du pays. Il serait d'ailleurs bienvenu qu'à l'occasion du bicentenaire de la Belgique, nous soyons capables de traiter ce site avec le respect qu'il mérite.

L'objectif de cette scénographie est d'affirmer le prestige de notre pays, ainsi qu'une certaine conception de l'embellissement urbain qui contribue à l'attractivité touristique de notre Région et, surtout, à la qualité du cadre de vie de tous les Bruxellois.

Si l'on défend l'idée d'y maintenir un parking dit sauvage, cela revient en réalité à défendre...

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je dois vous interrompre, car ce n'est pas du tout l'objet de ma demande d'explications ! J'ai déjà supporté ces propos dans la bouche de M. Verstraete !

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- En réalité, il s'agit d'un parking illégal qui n'aurait jamais dû être toléré. Si une étude de mobilité était menée sur ce site, elle reposerait inmanquablement sur l'analyse des besoins, de la situation existante de fait ainsi que des solutions alternatives et envisageables qui devraient nécessairement s'inscrire dans la droite ligne de Good Move, c'est-à-dire du principe STOP. La question des dérogations, en particulier pour des places destinées aux personnes à mobilité réduite (PMR), aux fournisseurs et aux embarquements et débarquements du public des autocars pourrait être traitée dans ce cadre. Par contre, pour d'autres usages, l'Observatoire de la mobilité nous apprend que la mise à disposition de places de parking gratuites constitue un puissant

beschikking te stellen, en nog minder voor de werknemers van de musea en kantoren in de omgeving die daar acht uur per dag aanwezig zijn. Pasgetrouwde stelletjes die zich per se willen laten fotograferen met auto's op de achtergrond, kunnen daarvoor net zo goed naar de parking van een supermarkt gaan.

De musea kondigen de maatregel op hun website aan.

Er zijn twee metrostations in de buurt van het Jubelpark, naast een ruim aanbod aan ander openbaar vervoer en deelvoertuigen. De groenen zien dan ook geen enkele reden om die illegale parking te behouden.

De Regie der Gebouwen stelt op haar website dat de stad Brussel en de gemeente Etterbeek achter de sluiting van de parking staan.

De parking blijft drie jaar lang afgesloten. Lijkt het u aangewezen om, in het kader van toekomstige beslissingen, een mobiliteitsstudie uit te voeren?

Zijn uw diensten op de hoogte van andere illegale parkings van een dergelijke omvang?

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) *(in het Frans).*- *De vraag is waar de auto's die tot nu toe op die illegale parking stonden, vandaan kwamen.*

De esplanade is een stuk mooier zonder wagens. Het is echter de vraag hoe de gebruikers van de parking met het radicale parkeerverbod omgaan.

In het kader van de dakwerken werd er een veiligheidszone afgebakend. Tijdens de storm van 10 februari vielen er immers stukken zink van het dak en niemand weet waar die zijn terechtgekomen.

incitant à choisir la voiture comme mode de déplacement.

Du point de vue des partis Ecolo et Groen, il n'y a aucune légitimité à mettre à la disposition des usagers valides des places de parking, encore moins pour les voitures ventouses des travailleurs des musées et des bureaux situés aux alentours, qui restent huit heures par jour sur ce site. Les jeunes mariés qui souhaiteraient absolument se faire photographier avec des carrosseries pour fond d'image peuvent toujours le faire sur le parking d'un supermarché.

Après une recherche, j'ai constaté que les musées annoncent cette mesure sur leur site internet.

Comme l'a dit M. Verstraete, il y a deux stations de métro (Schuman et Mérode) à proximité, ainsi qu'une large offre de transports publics et autres gadgets que certains ici affectionnent particulièrement (trottinettes, vélos électriques, libre-service intégral, etc.). Pour nous, il n'y a aucun intérêt à maintenir un parking illégal.

La Régie des bâtiments confirme sur son site que la Ville de Bruxelles et la commune d'Etterbeek soutiennent la fermeture de ce parking, ce qui nous semble une bonne mesure.

Mme la ministre, puisque nous sommes dans une période de fermeture de trois ans, vous semblerait-il pertinent de mener une étude de mobilité ? Nous pourrions ainsi anticiper l'avenir.

Vos services ont-ils identifié d'autres parkings illégaux de cette ampleur ?

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Le sujet est intéressant et je remercie Mme d'Ursel de l'avoir abordé. En ce qui me concerne, je me demande d'où proviennent les voitures qui se garent sur ce parking sauvage, qui était toléré jusqu'à présent.

Je passe tous les jours à vélo sur cette esplanade et je trouve dommage que ce si bel espace ressemble à un champ de voitures. Cependant, il est important de savoir également comment les usagers et les opérateurs œuvrant sur le site pourront gérer ce changement radical.

De veiligheid van de bezoekers in het park moet tijdens de werken uiteraard gegarandeerd zijn.

Hoe zit het met de signalisatie van de werken? Werd die sinds het begin van de werken aangepast? Komt er een evaluatie?

Welke plannen hebt u met de esplanade? Komt er een parkeerterrein voor bezoekers en personeel van het museum?

Het Jubelpark is goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Is er ook gedacht aan voorzieningen voor personen met een beperkte mobiliteit?

Zagen het museum en het restaurant hun bezoekersaantallen dalen? Nam u daarover contact met hen op?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Voor het onderhoud van de groene ruimten in het Jubelpark hebben de Regie der Gebouwen en het Brussels Gewest een overeenkomst voor dertig jaar gesloten. Die dateert van 1992 en loopt dus op 2 januari 2022 af.

De vraag is onder welk statuut het parkeerterrein valt. Juridisch is dat een complex gegeven, want er zijn heel wat spelers aanwezig op die locatie. Valt het parkeerterrein onder de overeenkomst tussen de Regie der Gebouwen en het Brussels Gewest, waarbij Leefmilieu Brussel het onderhoud voor zijn rekening neemt?

Net als de andere commissieleden verheugt het mij dat de federale overheid nu herstellingen aan de daken van de Brusselse musea uitvoert. Zo kunnen die musea blijven fungeren als uithangborden van het Brussels Gewest.

Rappelons également que nous avons mis en place un périmètre de sécurité dans le cadre des travaux qui sont effectués. En effet, j'ai pu lire que lors de la tempête du 10 février dernier, des morceaux de zinc avaient été arrachés du toit du Cinquantenaire et que l'on ignorait où ils avaient atterri. Il est bien entendu nécessaire de prendre en considération la sécurité des usagers du parc pendant la durée des travaux.

Je m'interroge notamment sur la signalétique qui indique les travaux : est-elle opérationnelle ? A-t-elle évolué depuis le début du chantier ? Sera-t-elle évaluée ?

Au sujet de la fermeture temporaire, quels sont les projets envisagés à terme pour l'esplanade ? Un parking pour les visiteurs et le personnel du musée sera-t-il malgré tout prévu ?

Le site est bien desservi par les transports en commun, mais a-t-on pensé à prévoir des aménagements pour les personnes à mobilité réduite ?

Enfin, le musée et le restaurant ont-ils enregistré une baisse de fréquentation ? Avez-vous eu des contacts avec eux à ce sujet ?

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *La Régie des bâtiments et la Région bruxelloise ont conclu un contrat de 30 ans pour l'entretien des espaces verts du parc du Cinquantenaire, qui arrivera à échéance le 2 janvier 2022. Le parking est-il régi par ce contrat ?*

À l'instar des autres membres de la commission, je me réjouis que le gouvernement fédéral procède à des travaux de rénovation des toits des musées bruxellois, qui peuvent ainsi continuer à jouer leur rôle de vitrine de la Région bruxelloise.

Les sites web du Musée royal de l'armée et de l'histoire militaire et du Musée d'art et d'histoire mentionnent des informations très claires sur la mobilité. Les transports publics y apparaissent en premier lieu, et il est clairement indiqué qu'il n'est plus possible de stationner dans le parc. Une exception est prévue pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et les autocars de tourisme, sur

Het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis en het Museum Kunst & Geschiedenis geven zeer duidelijke mobiliteitsinformatie op hun website, waarbij het openbaar vervoer als eerste vermeld wordt. Vervolgens wordt er duidelijk aangegeven dat bezoekers die toch met de wagen komen, niet langer kunnen parkeren in het park. Bezoekers met een beperking of touringcars kunnen er nog wel parkeren als ze op voorhand reserveren. Werd er voor die doelgroepen voorzien in specifieke locaties? Werd het Brussels Gewest betrokken bij die regeling? Hoe is dat verlopen? Kortom, wie is er precies verantwoordelijk voor dat parkeerterrein?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Zelf ben ik blij om de esplanade weer in al haar glorie te kunnen zien. Voor de sluiting van de parking ben ik echter niet bevoegd aangezien die beslissing werd genomen door de federale Regie der Gebouwen, die de eigenaar van het terrein is.*

Die laatste kondigt op haar website aan dat parkeren op de esplanade en achter de triomfboog vanaf januari 2020 voor drie jaar verboden wordt. Voorts zijn er op de website details over de dakwerken en over de toegankelijkheid van het Jubelpark te vinden.

(verder in het Nederlands)

Hoe zit het precies met het statuut van dat parkeerterrein?

(verder in het Frans)

Gezien het aantal betrokken partijen en de uiteenlopende belangen is dit een complexe kwestie.

Alleen voor parkeerterreinen buiten de openbare weg is een milieuvergunning nodig. Zodra een deel van een weg niet langer voor iedereen toegankelijk is, bijvoorbeeld omdat het afgesloten is met een slagboom, beschouwen we die niet langer als een openbare weg en is er een milieuvergunning nodig voor alle parkeerplaatsen die zich daar bevinden.

Doordat slechts een beperkt aantal personen toegang krijgt tot de esplanade, is ze een parkeerterrein buiten de openbare weg geworden.

réserve préalable. Des emplacements spécifiques sont-ils prévus à cet effet ? La Région bruxelloise a-t-elle participé à l'élaboration de cette disposition ? En bref, qui est responsable de ce parking ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Ce débat est symbolique de notre Région. À titre personnel, je me suis réjouie de voir l'esplanade retrouver sa grandeur d'antan. Le sujet sort, en revanche, de ma compétence et de celles de la Région. La fermeture du parking de l'esplanade du Cinquantenaire n'est pas une décision régionale mais fédérale, prise par la Régie des bâtiments qui en est propriétaire.

Sur le site de cette dernière, on peut lire qu'il a été décidé d'interdire le stationnement sur l'esplanade du parc du Cinquantenaire et dans la zone à l'arrière de l'arc de triomphe, dès début janvier 2020 et pour une période de trois ans. Le détail et le phasage des travaux sont également indiqués sur le site, de même que l'accessibilité, notamment pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

(poursuivant en néerlandais)

Se pose alors la question du statut de ce parking.

(poursuivant en français)

C'est une question complexe dans le sens où les intervenants sont multiples et les intérêts divergents. En effet, le dossier concerne aussi bien la Régie que Bruxelles Environnement, la Ville de Bruxelles, les musées, les riverains...

Seuls les parkings situés en dehors de la voirie publique doivent faire l'objet d'un permis d'environnement. Notre pratique administrative admet qu'à partir du moment où une voirie n'est plus accessible à tout le monde mais limitée à certaines personnes, notamment par une barrière,

Als daar nog steeds parkeerplaatsen nodig blijven, is een milieuvergunning verplicht. Is het niet de bedoeling dat daar nog wordt geparkeerd, dan is een vergunning niet noodzakelijk.

(verder in het Nederlands)

Aangezien er nu een slagboom staat, is het per definitie niet langer een openbare weg en moet er bijgevolg een milieuvergunning worden aangevraagd. De toekenning ervan valt onder de bevoegdheid van minister Maron. Daar spreek ik me dan ook niet over uit. Ik denk wel dat hij eerder enthousiast zal zijn om die symbolische plaats in ere te herstellen. In dat geval zal er bijvoorbeeld enkel aan mensen met een handicap of onder specifieke omstandigheden de toegang met een gemotoriseerd voertuig worden verleend.

(verder in het Frans)

Het Jubelpark zelf wordt door Leefmilieu Brussel beheerd en valt dus onder de bevoegdheid van minister Maron.

De conventie van 1992 betreffende het beheer van de federale parken door Leefmilieu Brussel loopt eind 2021 af. Minister Maron contacteerde de Regie der Gebouwen om onderhandelingen aan te knopen over een nieuwe overeenkomst. Hij wacht nog op antwoord.

De Regie der Gebouwen besliste om in het kader van de werken de toegang tot het terrein te verbieden. Informatie over het verloop van de werkzaamheden vindt u op de website van die instantie.

Daarnaast werkte de Regie der Gebouwen, die de slagbomen beheert, een plan uit voor het gratis parkeren op het terrein. Voor informatie over mogelijke uitzonderingen kunt u eveneens bij de Regie der Gebouwen terecht. Ook wat de toegang betreft voor onder meer bussen die groepen reizigers vervoeren, geldt hetzelfde.

Beliris zorgt voor de verlichting van voet- en fietspaden op het terrein. De testfase is afgerond. Voor de definitieve uitvoering is het wachten op een duidelijk plan voor het park. Er moet trouwens nog

elle perd automatiquement son statut de voirie publique, et tous les emplacements de stationnement qui s'y trouvent doivent faire l'objet d'un permis d'environnement.

La limitation d'accès à certaines personnes fait de l'esplanade une zone de stationnement hors voirie publique. Si un parking doit y être maintenu, un permis d'environnement devra obligatoirement être délivré. La barrière temporaire aura pour effet soit de supprimer l'accès - dans ce cas, plus aucun stationnement ne sera autorisé, et l'obtention d'un permis d'environnement ne sera donc pas nécessaire -, soit de le limiter, auquel cas un permis d'environnement devra être obtenu.

(poursuivant en néerlandais)

Vu la présence d'une barrière, il ne s'agit, par définition, plus d'une voie publique. Un permis d'environnement doit donc être demandé, dont l'octroi relève du ministre Maron. J'ai toutes les raisons de penser qu'il sera désireux de faire honneur à ce lieu symbolique.

(poursuivant en français)

Par ailleurs, le parc du Cinquantenaire est géré par Bruxelles Environnement. C'est donc mon collègue Alain Maron qui est compétent à ce niveau.

En ce qui concerne la coordination entre la Régie des bâtiments et Bruxelles Environnement pour la gestion du parc, la convention de 1992 réglant les modalités de gestion de parcs fédéraux par Bruxelles Environnement, parmi lesquels le parc du Cinquantenaire, arrivera à échéance fin 2021. Le cabinet Maron a contacté la Régie des bâtiments afin d'entamer les négociations au sujet de la nouvelle convention et est en attente d'une réponse.

La décision de la Régie des bâtiments d'interdire l'accès au site est motivée par la gestion de ses chantiers. La description et le phasage des travaux de toiture en cours sont détaillés sur son site internet.

Pour ce qui est du stationnement des visiteurs et du personnel des musées, la Régie des bâtiments est gestionnaire des barrières d'accès au site et un plan

over een programma van de werken worden onderhandeld op basis van het budget van Beliris.

(verder in het Nederlands)

Op de website wordt uitgelegd hoe je er kunt verplaatsen. Er staat ook vermeld dat er een uitzondering kan worden aangevraagd voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM) en groepen bezoekers die zich met een touringcar verplaatsen. De mogelijke reisroutes met het openbaar vervoer worden verduidelijkt. Voor automobilisten worden de betaalparkings in de omgeving aangegeven.

Naar aanleiding van de vraag van de heer Verstraete voeg ik toe dat de directrice van het Museum Kunst & Geschiedenis (KMKG) ontvangen werd op mijn kabinet. Wij zijn weliswaar niet bevoegd maar dragen het museum een warm hart toe. Zij wil voor de nieuwe situatie van het museum oplossingen zoeken voor de bezoekers, het personeel en de vele vrijwilligers.

Wij gaan binnen onze bevoegdheden na wat we kunnen doen. Wij hebben bijvoorbeeld voorgesteld om samen een bedrijfsvervoerplan op te maken. Voorts bekijken wij de verlichting en het collectief gebruik van parkings in de buurt. Musea trekken vooral bezoekers aan buiten de kantooruren, dus daar liggen misschien mogelijkheden. Wij willen natuurlijk wel het een en ander faciliteren en zorgen dat deze situatie behouden blijft, maar de Regie der Gebouwen heeft de touwtjes in handen.

Er liggen twee parkeergarages in de buurt: één in de Tongerenstraat en één van MyPark onder de Jubelgalerij. We zoeken nog naar andere mogelijkheden, maar willen iedereen die met het openbaar vervoer kan komen, aanraden om dat ook te doen. Het openbaar vervoer in de omgeving is goed ontwikkeld met twee metrostations, treinstations, bussen en trams. De wandeling van het metrostation naar het museum is vrij lang, maar wel erg mooi, doorheen het park. Dat park zal trouwens nog mooier worden als we er paal en perk stellen aan het wildparkeren.

(verder in het Frans)

De concessie van het restaurant van het Museum voor kunst en geschiedenis moet worden

a été établi pour le stationnement, avec le nombre et sans tarification.

Concernant l'accès pour les jeunes mariés ou les départs de groupes en autocar, je dois à nouveau vous renvoyer vers la Régie des bâtiments, seule compétente.

Le dossier de l'éclairage des chemins piétons et cyclistes à travers le site est géré par Beliris. La phase de projet est terminée. Pour la réalisation en tant que telle, il faut attendre le projet défini pour le parc. Quant au parc, un programme de travaux doit encore être négocié sur la base du budget dégagé par Beliris.

(poursuivant en néerlandais)

Le site web explique comment s'y rendre et précise qu'une exception peut être demandée pour les PMR et les groupes de visiteurs voyageant en autocar. Pour les automobilistes, les parkings payants de la zone sont indiqués.

M. Verstraete, la directrice du Musée d'art et d'histoire a été reçue à mon cabinet, où elle a exprimé sa volonté de trouver des solutions à la nouvelle situation du musée pour les visiteurs, le personnel et les nombreux bénévoles.

Nous examinons ce qu'il est possible de faire dans les limites de nos compétences. Par exemple, nous avons proposé d'élaborer ensemble un plan de déplacements d'entreprise (PDE). Nous nous penchons également sur l'éclairage et l'utilisation collective des parkings du quartier.

Notre priorité reste d'encourager l'utilisation des transports publics dans cette zone bien desservie comptant deux stations de métro, des gares, des bus et des trams.

(poursuivant en français)

Pour ce qui est du restaurant du Musée d'art et histoire, sa concession doit être renouvelée. Je ne suis pas en mesure de vous fournir des informations sur le chiffre d'affaires et l'impact des travaux sur celui-ci. Pour cela, vous devez vous adresser soit à la Régie des bâtiments, soit aux propriétaires du restaurant. La révision de la concession peut

vernieuwd. Informatie over de omzet en de impact van de werken op die omzet moet u aan de Regie der Gebouwen of de eigenaars van het restaurant vragen. De vernieuwing van de concessie kan ook gevolgen hebben voor de bezoekers van het park in het algemeen.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Ik stel het niet op prijs dat mijn vraag om uitleg door sommigen wordt afgedaan als een pleidooi voor wildparkeren. Dat is zeker niet het geval. Ik sta helemaal achter het idee dat een eventueel parkeerterrein in de toekomst op een intelligente manier moet worden georganiseerd, in overeenstemming met de behoeften van alle bezoekers van het Jubelpark.*

Ik ben voor een mobiliteitsstudie, want een deel van de wagens die vroeger op het terrein in het Jubelpark stonden, zal in de omliggende wijken belanden. De directeurs van de musea moeten op zoek gaan naar bedrijven die hun parkeerplaatsen willen openstellen voor bezoekers. Dat is echter hun taak niet. Het gewest moet voor een betere mobiliteit en voldoende parkeerplaatsen zorgen.

Onder de arcade van het Jubelpark is een ondergrondse ruimte, die als parking kan worden ingericht.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Het museum gebruikt die ruimte als opslagplaats.*

Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Een deel ervan wordt inderdaad gebruikt, maar de rest staat leeg. Er is geen mobiliteitsplan en dat dreigt gevolgen te hebben voor de omwonenden en de aantrekkingskracht van het park.*

également avoir un impact pour les visiteurs du parc en général.

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

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- Je n'ai pas beaucoup apprécié la mauvaise foi de mes collègues qui ont fait passer ma demande d'explications pour une défense du parking sauvage qui existait auparavant. Il suffisait de la lire pour se rendre compte que ce n'est absolument pas son objet. Il s'agissait au contraire de défendre l'idée que, si un parking devait voir le jour à l'avenir, il faudrait qu'il soit intelligent et adapté aux différents usagers du parc.

Je soutiens l'idée de demander une étude de mobilité, parce que, bien évidemment, une partie de ces voitures ira dans les quartiers environnants. On demande aux directeurs de musée d'établir des liens avec des sociétés qui pourraient mutualiser leurs places de parking. Or, ce n'est pas leur rôle et la Région doit s'engager à assurer une meilleure mobilité ainsi que des places de stationnement pour les usagers de ces musées afin qu'ils puissent fonctionner suivant leurs besoins.

Peut-être mes collègues l'ignorent-ils, mais il existe un vide sous les arcades du Cinquantenaire, où il était prévu de construire une station de métro qui soit la plus proche possible des musées, plutôt qu'à Schuman ou à Mérode. Cet espace est actuellement disponible.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il sert d'entrepôt pour le musée.

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- Mme la ministre, vous avez raison : il est utilisé en partie à cette fin, mais une grande partie est totalement vide. Il est donc possible d'envisager – je ne dis pas qu'il faut le faire – de s'en servir. Malgré tout, l'absence de plan de mobilité actuelle risque d'avoir

Wie is eigenlijk verantwoordelijk voor de slagboom waarmee het terrein wordt afgesloten? Ik ben het ermee eens dat een lege esplanade veel mooier is, maar ik ben er ook van overtuigd dat het nog beter kan en dat u nu aan die verbeteringen moet beginnen te werken, niet over drie jaar wanneer de dakwerken zijn afgerond.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Terugkeren naar de situatie met parkeermogelijkheden is hoegenaamd geen optie. Na drie jaar werkzaamheden kan een overheidsinstelling het niet maken om terug te keren naar de illegaliteit. De Brusselse monumenten en Brussel in het algemeen verdienen beter. Ik vind dat alleen leveringen nog mogen worden toegelaten. Parkeerplaatsen moeten maar elders gezocht worden.

Ik heb de vraag van mevrouw d'Ursel grondig gelezen en goed gehoord. Ik ben alleen, om het voorzichtig uit te drukken, erg verrast dat politieke partijen pleiten voor parkeergelegenheid bij een historisch monument. Dat is onvoorstelbaar. Maar goed, dat is mijn oprechte mening en gelukkig kunnen we hier in het parlement met elkaar van gedachten wisselen.

Het is uiterst positief dat er al overleg heeft plaatsgevonden, mevrouw de minister. Brusselse bedrijven en instellingen worden immers ook geacht een bedrijfsvervoersplan op te stellen. Daarom is het positief dat er wordt samengewerkt aan oplossingen die wel toekomst hebben.

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo) (in het Frans).- *Het verheugt mij dat de Regie der Gebouwen besliste om de illegale parking te sluiten en dat ze bereid is om een bedrijfsvervoerplan op te stellen.*

Het is eveneens een goede zaak dat u overlegt met de betrokken instanties. De Regie der Gebouwen heeft nu drie jaar de tijd om een stedenbouw-

un impact sur les résidents locaux ainsi qu'un impact global sur l'attractivité du parc.

Je n'ai pas compris qui gérait cette fameuse barrière. Je suis absolument d'accord avec le fait qu'une esplanade vide a une allure folle et profite à tous les Bruxellois et visiteurs. Cependant, je pense qu'il est possible de faire beaucoup mieux. Ces améliorations se préparent maintenant, et pas dans trois ans, quand les travaux seront terminés. Il faut envisager la possibilité de tenir compte de cette attractivité de l'espace dans un quartier qui est déjà sursaturé.

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *Il est totalement inenvisageable de retourner à la situation antérieure. Bruxelles et ses monuments méritent mieux. Seules les livraisons devraient être autorisées.*

Je suis très surpris, et c'est un euphémisme, que des partis politiques défendent le stationnement à proximité d'un monument historique.

Il est extrêmement positif que des consultations aient déjà eu lieu. Après tout, les entreprises et institutions bruxelloises sont également censées élaborer un plan de déplacements d'entreprise (PDE). Par conséquent, il est positif que nous travaillions ensemble à des solutions d'avenir.

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Merci pour vos réponses précises. Je me réjouis que la Régie des bâtiments ait pris la décision qui s'imposait : fermer ce parking illégal. Je me réjouis également qu'elle s'engage à faire un plan de déplacements d'entreprise.

Je vous remercie pour les concertations menées avec les acteurs présents sur le site. En outre, je me

kundige vergunning aan te vragen en infrastructuur voor personen met een beperkte mobiliteit aan te leggen. Het zou goed zijn om ondertussen een mobiliteitsstudie te laten uitvoeren.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) *(in het Frans).*- *U moet met alle betrokken instanties blijven overleggen.*

Parkeren op de esplanade moet worden vermeden als er haalbare alternatieven zijn. Daar zullen wij voor blijven ijveren.

Cieltje Van Achter (N-VA).- *Ik ben blij dat de voormalige federale N-VA-ministers aan de kar hebben getrokken en geld hebben vrijgemaakt om die daken gerestaureerd te krijgen, en dit ten voordele van Brussel.*

U zegt dat er een milieuvergunning vereist is als het parkeerterrein niet langer openbaar zou zijn. Is die vergunning er dan nog niet?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- *Aangezien de weg is afgesloten, is het per definitie geen openbare weg. Om op andere plekken dan langs de openbare weg een parkeerterrein uit te baten, is een milieuvergunning vereist.*

Voor zover ik weet is er geen aanvraag ingediend omdat het niet de bedoeling is om daar nu een parkeerterrein aan te leggen of te onderhouden. Indien er een openbaar parkeerterrein komt, moet er een milieuvergunning worden aangevraagd en zal het gewest zich daarover uitspreken. Als er geen parkeerterrein komt, is er geen vergunning nodig.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- *Wie is verantwoordelijk voor de slagboom?*

réjouis que la Régie des bâtiments soit probablement consciente qu'elle dispose maintenant de trois ans pour se mettre en ordre et pour demander un permis d'urbanisme, en pensant en particulier aux personnes à mobilité réduite. Il serait opportun de profiter de ces trois ans pour réaliser une étude de mobilité.

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- *Je vous engage à tenir toutes ces questions à l'œil et à privilégier la concertation avec tous les acteurs du site.*

Ce dossier renferme en effet plus globalement toutes les questions de mobilité qui se posent à Bruxelles, avec un stationnement à cet endroit qui devrait être évité, pour autant qu'il existe des alternatives praticables. C'est ce à quoi nous nous employons dans le cadre de cette commission et je me réjouis que nous puissions continuer à le faire.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Je suis heureuse que les anciens ministres fédéraux de la N-VA aient tout mis en œuvre et libéré des moyens pour restaurer ces toits, au profit de Bruxelles.*

Le permis d'environnement nécessaire pour interdire le stationnement n'a-t-il pas encore été délivré ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre *(en néerlandais).*- *La voirie étant barrée, elle ne constitue pas une voie publique. Certes, un permis d'environnement est requis en cas de demande d'aménagement d'un parking ailleurs que le long de la voie publique, mais aucune demande en ce sens n'a été introduite pour l'instant concernant cet endroit.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- *Je n'ai pas compris qui gérait la barrière.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (*in het Frans*).- *De Regie der Gebouwen.*

- *Het incident is gesloten.*

**VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW
CLÉMENTINE BARZIN**

**AAN MEVROUW ELKE VAN DEN
BRANDT, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET
MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN
VERKEERSVEILIGHEID,**

**betreffende "het tramproject in Neder-
Over-Heembeek".**

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) (*in het Frans*).- *De Brusselse regering zal het traject voor een tram naar Neder-Over-Heembeek goedkeuren. Die zal normaal gezien door de Heembeeksestraat, de Frans Vekemansstraat, de Groenweg en over het terrein van Solvay rijden. Als Solvay echter geen toelating geeft, rijdt hij door de Ransbeekstraat.*

Het gewest en de stad Brussel promoten in hun recentste meerderheidsakkoorden de tram als de meest geschikte vorm van openbaar vervoer. Niet iedereen is daar echter voor gewonnen, zoals blijkt uit het verzet van buurtbewoners in de Oorlogskruisenlaan tegen een nieuwe tramlijn. Zij willen in de eerste plaats een hogere frequentie en meer capaciteit op buslijn 47.

De keuze voor de tram wordt gerechtvaardigd door zijn grote capaciteit. Er wordt immers verwacht dat de bevolking van Neder-Over-Heembeek tegen 2035 met 24% zal toenemen. Waarop baseert de overheid zich voor dat cijfer? Heeft de bevolkingstoename te maken met bouwplannen in Neder-Over-Heembeek?

Voorts zou er vooral verkeer vanuit Vlaams-Brabant naar Neder-Over-Heembeek zijn. Overlegt u daarover met de Vlaamse regering? Wat zijn haar eisen? Welke mogelijke verbindingen zijn er? Zijn er geen andere mogelijkheden om

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- *La Régie des bâtiments.*

- *L'incident est clos.*

**DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME
CLÉMENTINE BARZIN**

**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 tram à Neder-
Over-Heembeek".**

Mme Clémentine Barzin (MR).- *Il ressort d'une récente réunion d'information tenue à Neder-Over-Heembeek que le gouvernement bruxellois a approuvé, ou va approuver, le tracé du projet de tram à Neder-Over-Heembeek. Ce tram passerait par la rue de Heembeek, la rue François Vekemans, le chemin Vert et le site de Solvay, ou la rue de Ransbeek en cas de refus de Solvay.*

La Région et la Ville de Bruxelles soutiennent que le tram est le mode de transport public adéquat depuis leurs accords de majorité de 2018 et 2019. Néanmoins, celui-ci ne fait pour le moins pas l'unanimité, d'où la levée de boucliers d'habitants au moment des perspectives d'un tracé passant notamment par l'avenue des Croix de guerre.

Ce que réclament les habitants, c'est une meilleure fréquence et une plus grande capacité, notamment de la ligne de bus 47.

Mes questions sont très concrètes.

La justification du tram comme mode de transport est liée, selon le dossier présenté lors d'une réunion publique le 1^{er} février 2020, à sa capacité, eu égard à l'évolution démographique de Neder-Over-Heembeek établie à 24 % à l'horizon 2035. Des indicateurs montrent, au contraire, un tassement de l'explosion démographique à Bruxelles. Sur quelles bases réelles se fondent les autorités publiques pour

pendelaars naar het centrum van Brussel te brengen?

De indieners van het project zeggen dat er ruim overleg met de bevolking plaatsvond over het vervoersmiddel en het traject. Hoeveel personen stonden positief tegenover de tram en het voorgestelde traject? In welke wijken van Neder-Over-Heembeek wonen zij?

In het dossier worden de tramstellen T3000 en T4000 genoemd. Welk zal op de nieuwe lijn rijden? Wat zijn de verschillen tussen die twee modellen, met name inzake trillingen?

Daarnaast wegen bepaalde criteria sterker door in de keuze dan andere. In welke mate werd er rekening gehouden met door de tram veroorzaakte trillingen? Burgers vinden dat zeer belangrijk, terwijl het criterium voor de overheid pas op de vijfde plaats komt. Het voorliggende traject zou in beide richtingen door dezelfde straten lopen. Hoe breed moeten die straten minstens zijn?

Vonden er effectenstudies plaats over de gevolgen van de trillingen voor de omliggende woningen? Werd er rekening mee gehouden dat de Heembeeksestraat een drassige ondergrond heeft, waardoor er sowieso al vaak barsten in de huizen zitten? Krijgen de omwonenden een vergoeding indien de waarde van hun woning daalt als gevolg van de nieuwe tramlijn?

Welke invloed zal de tramlijn op het autoverkeer hebben? Blijft er voldoende ruimte over voor alle weggebruikers? Welke zijn de gevolgen voor de parkeerplaatsen in de straten waar de tramlijn komt? Komt er een parkeerterrein voor de omwonenden?

Kunt u voor elke straat zeggen hoe de ruimte wordt verdeeld tussen tramlijn, fietspad, rijstroken en parkeerplaatsen?

Er is zelfs sprake van onteigeningen. Kunt u daar iets meer over zeggen?

Tijdens de voorstelling op 1 februari 2020 werd er gezegd dat de tram positief zou zijn voor de handel in de Frans Vekemansstraat. Waarop baseren de

arriver à ce calcul ? Est-il lié aux nouvelles constructions à Neder-Over-Heembeek ?

La justification est également liée à un flux venant principalement de l'extérieur de Neder-Over-Heembeek, notamment du Brabant flamand. Quels sont les contacts aujourd'hui avec les autorités flamandes ? Quelles sont leurs demandes ? Quelles connexions sont-elles envisagées ? N'y a-t-il pas d'autres moyens de connecter ces travailleurs au centre de Bruxelles ?

Les porteurs du projet parlent d'une grande consultation citoyenne concernant le mode de transport et le tracé. Combien de personnes se sont-elles montrées favorables à un tram et à ce tracé et de quels quartiers de Neder-Over-Heembeek proviennent-elles ?

Le dossier évoque les modèles de tram T3000 et T4000. Lequel sera privilégié ? Quelles sont les différences, entre autres sur le plan des vibrations, entre ces deux modèles ?

Le dossier évoque aussi une pondération mettant en avant certains critères. Dans quelle mesure celui des vibrations, qui arrive en cinquième lieu alors qu'il est très important pour les citoyens, a-t-il été pris en considération ? En ce qui concerne le tracé actuel, celui-ci s'établirait dans les deux sens des mêmes rues, sans boucle donc. Quelle est la largeur minimale requise pour une telle circulation des trams ?

Des études de l'impact des vibrations sur les maisons riveraines ont-elles été effectuées ? La rue de Heembeek se situe sur un sol marécageux, qui provoque déjà des fissures dans les habitations. Cet élément est-il pris en considération ? Globalement, des compensations aux riverains sont-elles envisagées en cas de dévaluation de leur patrimoine ?

Quel serait l'impact de ce tracé sur la circulation automobile ? Y aura-t-il encore de la place pour tous les usagers ? Quel serait l'impact sur le stationnement tout au long des rues concernées (Heembeek, François Vekemans, chemin Vert, Ransbeek) ? Un parking à destination des riverains serait-il mis en place ?

vertegenwoordigers van het gewest zich voor die uitspraak?

Als de tram door de Groenweg zal rijden, zal dat schadelijk zijn voor de biodiversiteit. Hoe groot is de oppervlakte aan groene ruimte die voor de aanleg van de tramlijn moet verdwijnen? Welke compensaties komen er voor de omwonenden?

Als de tram door de zeer smalle Ransbeekstraat moet, hoe zal dat dan concreet in zijn werk gaan?

Waar in het centrum komt de eindhalte van de tram? Moeten inwoners van Neder-Over-Heembeek onderweg overstappen om bijvoorbeeld naar het administratief centrum tussen het De Brouckèreplein en de Beurs te gaan?

Wat zijn de volgende wettelijke stappen in dit dossier? Hoeveel tijd zullen de werken in beslag nemen? Komen er begeleidende maatregelen voor omwonenden en winkeliers?

De inwoners van Neder-Over-Heembeek vragen in de eerste plaats dat de bestaande busverbindingen worden uitgebreid. Ze zijn bovendien gehecht aan het dorpskarakter van hun woonplaats. U moet bij de beslissing om een tramlijn naar Neder-Over-Heembeek aan te leggen, ook rekening houden met de levenskwaliteit van de inwoners.

Rue concernée par rue concernée, pouvez-vous m'indiquer l'occupation du sol envisagée entre le tram, les pistes cyclables, les voies automobiles et le stationnement ?

On parle, dans ce dossier, d'éventuelles expropriations. Qu'en est-il exactement ?

Lors de la présentation de ce 1^{er} février 2020, il a été dit que le tram allait favoriser la vie commerçante de la rue François Vekemans. Sur quelle base les responsables de la Région avancent-ils ces assertions ? La rue Vekemans fait partie de ces rues en difficulté qu'il faut soigner et dynamiser. On sait l'émotion qu'a suscitée le départ de la dernière banque de cette artère.

Le passage du tram à travers le Chemin vert va en altérer la biodiversité. Quelle surface d'espaces verts sera-t-elle supprimée avec l'aménagement de cette ligne de tram ? Avec quelles compensations pour les habitants ?

Dans l'autre option, le tram passerait par la rue de Ransbeek, très étroite. Qu'en serait-il des aménagements ?

Où le terminus de cette ligne de tram se situerait-il au centre-ville ? Y aura-t-il des ruptures de charge complémentaires pour les Heembeekois voulant, par exemple, se rendre à leur centre administratif entre la place de Brouckère et la Bourse ?

Quelles sont les prochaines étapes légales de ce dossier ? Quelle serait la durée des travaux ? Des mesures d'accompagnement seraient-elles envisagées pour les habitants et les commerces (accessibilité, indemnisation de chantier, etc.) ?

Je répète que ce que demandent les habitants, c'est une plus grande efficacité des lignes de bus actuelles. Ils sont également très attachés au caractère villageois de Neder-Over-Heembeek. La question de l'évaluation de la demande d'une ligne de tram est dès lors cruciale : l'évolution démographique et les besoins de travailleurs extérieurs sont à préciser, par rapport à la qualité de vie que votre accord de majorité se fait fort de promouvoir. J'ai relayé aujourd'hui nombre des préoccupations des habitants en matière d'aménagement.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik wil hier graag nog iets aan toevoegen. De actiegroep Openbaar Vervoer Nu pleitte er in de media voor om de tram naar Neder-Over-Heembeek vanaf het Militair Hospitaal door te trekken tot de Medialaan. Dat zou een meerwaarde zijn voor alle bedrijven die daar gevestigd zijn. Het gaat om een traject van 1,3 km in Vlaanderen.

Vlaams parlamentslid voor de N-VA, Inez De Coninck, heeft de vraag in het Vlaams Parlement voorgelegd aan Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare werken Lydia Peeters. Ze wilde weten of een verlenging tot de mogelijkheden behoorde en of deze al besproken was met het Brussels Gewest. Minister Peeters antwoordde dat een verlenging tot Vilvoorde technisch weliswaar moeilijk is, maar zeker mogelijk. Naar aanleiding van de werkzaamheden aan de Ring en de aanpassing van het in- en uitrittencomplex ter hoogte van de Medialaan is dat namelijk al onderzocht. Tegelijk voegde de minister eraan toe dat het dossier alsnog niet op tafel ligt. Het Brussels Gewest moet de beslissing nemen, maar als Brussel het wil, is het zeker bespreekbaar.

Ik heb de Good Move-plannen nog niet kunnen inkijken. Staat er iets in over mogelijke tramverlengingen? Wordt er over nagedacht en gesproken? Wat is de huidige stand van zaken? Wat is uw standpunt hierover?

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Ik juich het initiatief van de stad Brussel rond participatie toe. Een evaluatie van dat participatieproces zou nuttig zijn. Gezien het gekozen traject, moeten we ons afvragen hoeveel inwoners van de Heembeeksestraat en de Frans Vekemansstraat aan dat overleg hebben deelgenomen. Participatie kent immers ook zijn grenzen. De luidste roeper krijgt vaak zijn zin. Wie de beste keuze wil maken, houdt daar beter rekening mee.*

Hoewel er wel degelijk sprake is van trillingen, lijken die in de beslissing niet zwaar door te wegen. Kunt u meer informatie geven over de wegbekisting en de maatregelen die de MIVB neemt om de trillingen tegen te gaan?

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Le groupe d'action Openbaar Vervoer Nu a défendu dans les médias la prolongation de la ligne de tram de l'hôpital militaire jusqu'à la société Medialaan, au bénéfice de toutes les entreprises qui y sont basées. Cela représente un tracé de 1,3 km en Flandre.*

La députée flamande de la N-VA, Mme Inez De Coninck, a soumis la question à la ministre flamande de la mobilité et des travaux publics, Mme Lydia Peeters. Celle-ci a répondu qu'une prolongation de la ligne vers Vilvoorde était techniquement difficile mais certainement possible, et que cette question avait déjà été examinée dans le cadre des travaux d'élargissement du ring de Bruxelles et d'aménagement des accès à Medialaan. Elle a ajouté que le dossier n'était pas encore sur la table, que la décision était entre les mains de la Région bruxelloise, mais que c'était certainement négociable.

Le plan Good Move mentionne-t-il d'éventuelles prolongations des lignes de tram ? Est-ce envisagé et discuté ? Quelle est la situation actuelle ? Quelle est votre position à ce sujet ?

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Concernant le processus participatif, il faut saluer cette expérimentation pionnière lancée par la Ville de Bruxelles. Il sera utile de l'évaluer. Compte tenu du tracé qui a été retenu, il faut aussi s'interroger sur le nombre de participants au processus participatif qui habitent les rues de Heembeek et François Vekemans, voiries qui ont remplacé l'avenue des Croix de guerre prévue dans le tracé initial. Les processus participatifs peuvent en effet avoir leurs limites. Dans d'autres systèmes de participation, ce sont ceux qui crient le plus fort qui obtiennent gain de cause. Cela doit être pris en considération pour objectiver au mieux la situation et faire les meilleurs choix.

Concernant les vibrations, à la lecture du rapport d'incidences, la pondération semble curieuse ; ces vibrations ne semblent pas constituer une

De aanleg van een tramlijn is een goede zaak als er vraag naar is. Om de tram vandaag in Brussel een voldoende hoge snelheid te laten halen, moet hij echter een eigen bedding krijgen. Anders heeft een tram weinig voordeel in vergelijking met een gelede bus. Zijn de straten in het genoemde traject daar breed genoeg voor? Welke gevolgen heeft een trambedding voor voetgangers, fietsers en autobestuurders?

Hoe motiveert u de keuze voor een traject door de Heembeeksestraat en de Frans Vekemansstraat, in plaats van door de Oorlogskruisenlaan, zoals oorspronkelijk gepland?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Alle informatie over het besluitvormingsproces staat op de website van de MIVB. Details over het burgerpanel zijn te vinden op de website van de stad Brussel.*

Neder-Over-Heembeek is in volle demografische en economische ontwikkeling, maar krijgt ook extra openbare voorzieningen en scholen. Er zijn maatregelen nodig om die evolutie in goede banen te leiden en een hoge levenskwaliteit te garanderen. Inzake mobiliteit moeten we de beste keuzes voor vandaag en voor de toekomst maken. Dat was het doel van de effectenstudie die in de tweede helft van 2019 werd uitgevoerd.

Aan de haltes in Neder-Over-Heembeek van tramlijnen 3 en 7 stappen dagelijks bijna 10.000 reizigers op, tegenover 5.000 tot 6.000 voor

préoccupation principale alors qu'elles me semblent bien présentes. Je me joins aux questions posées par Clémentine Barzin. J'aimerais avoir des informations sur le coffre de voirie et les mesures qui seront prises pour supprimer ces vibrations. Sur le tableau des pondérations, la STIB a l'air de considérer l'impact des vibrations comme nul. Quelles sont les mesures prises pour y arriver ?

Le tram est une bonne chose. Il prend tout son sens si la demande est là. Mais pour développer des lignes de tram en Région bruxelloise aujourd'hui, il faut les installer en site propre si l'on veut les rentabiliser en assurant leur vitesse commerciale, notamment par rapport à des lignes de bus articulés ou biarticulés. Si je ne m'abuse, le gouvernement défend le principe du site propre ; je me demande alors comment l'intégrer aux rues François Vekemans et de Heembeek. Ces voiries choisies offrent-elles une largeur suffisante pour intégrer un site propre sans démantèlement et réaménagement général ? Quel sera l'impact de ce site propre sur les piétons, les cyclistes et les automobilistes, à l'égard des sens de circulation ou des places de stationnement ?

Quels éléments justifient-ils le choix de l'itinéraire passant par les rues de Heembeek et François Vekemans au lieu du parcours initial qui traversait l'avenue des Croix de guerre ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les informations concernant le processus, le volet participatif, la méthode de sélection du tracé et les réunions du comité de pilotage sont disponibles sur le site web de la STIB. Les détails concernant le panel citoyen se trouvent sur celui de la Ville de Bruxelles.

Vous m'interrogez sur la justification du choix du tram comme mode de transport. Neder-Over-Heembeek est en pleine évolution sur les plans démographique et économique, mais aussi des fonctions publiques et des écoles, notamment. Nous devons prendre les mesures nécessaires pour encadrer cette évolution et garantir une qualité de vie élevée. Nous devons réfléchir aux meilleures réponses à apporter aux défis actuels et futurs dans le domaine de la mobilité. L'étude d'impact menée

buslijnen 47 en 53. Van bus 57 maken amper 1.000 reizigers per dag gebruik.

Vandaag stappen er 30.000 reizigers per dag op. Er wordt echter verwacht dat er tegen 2035 in Neder-Over-Heembeek 7.500 inwoners, meer dan 3.000 leerlingen en meer dan 2.600 jobs bij zullen komen, goed voor ongeveer 30.000 extra verplaatsingen per dag.

De tramlijnen van de MIVB vervoeren gemiddeld 28.000 reizigers per dag. Een betere mobiliteit in Brussel komt er ook als een aanzienlijke groep mensen van de eigen auto overstapt op het openbaar vervoer. Daarvoor zijn snelle, comfortabele lijnen met een voldoende hoge capaciteit nodig.

De tramlijn in Neder-Over-Heembeek is in de eerste plaats bedoeld voor wie zich binnen het Brussels Gewest wil verplaatsen. Het is niet de bedoeling dat er hoofdzakelijk pendelaars uit Vlaams-Brabant mee worden vervoerd.

Uit de effectenstudie blijkt dat woon-werkverplaatsingen voor ondernemingen met meer dan 100 werknemers in Neder-Over-Heembeek voor 35% vanuit het Brussels Gewest gebeuren en voor 65% van buiten het Brussels Gewest. Het is dan ook belangrijk dat de jobs in Neder-Over-Heembeek aantrekkelijker worden voor Brusselaars, onder andere door de gemeente beter bereikbaar te maken.

(verder in het Nederlands)

De aansluiting op andere verbindingen is zeer pertinent. We moeten in een volgende fase zeker nagaan hoe een verbinding met de route van De Lijn, de trambus die van Jette naar Brussels Airport rijdt en op termijn ook een tram wordt, kan worden gerealiseerd. Het klopt dat dit punt nader wordt onderzocht, al is het niet gemakkelijk realiseerbaar. Moeilijk gaat echter ook en het is zeker een punt dat we blijven bestuderen.

Ook het idee om een park-and-ride (P+R) aan te leggen in de buurt van de Ring ligt op tafel. Wie in de Rand woont en in Neder-over-Heembeek werkt, kan op die manier gemakkelijk op het openbaar vervoer overstappen om zijn werkplaats te bereiken. De MIVB en De Lijn hebben al

au second semestre 2019 visait à objectiver ces éléments.

Les montées aux arrêts de transport public situés sur le territoire de Neder-Over-Heembeek montrent que les lignes de tram 3 et 7 représentent chacune près de 10.000 montées par jour, contre 5.000 à 6.000 pour les lignes de bus 47 et 53. Le bus 57 est, quant à lui, très peu fréquenté, avec moins de 1.000 montées par jour.

Aujourd'hui, il y a plus de 30.000 montées par jour. Les perspectives globales pour l'ensemble du périmètre de l'entité laissent entrevoir une croissance soutenue à l'horizon 2035, puisque Neder-Over-Heembeek devrait gagner 7.500 habitants, plus de 3.000 élèves et plus de 2.600 emplois. Cela représente une augmentation de l'ordre de 13.000 nouveaux citoyens dans le périmètre, soit quelque 30.000 déplacements supplémentaires par jour.

En moyenne, les lignes de tram de la STIB transportent environ 28.000 passagers par jour. Une ligne récente telle que celle du tram 62 transporte approximativement 12.000 passagers par jour. L'amélioration de la mobilité à Bruxelles passe aussi par un report modal important de la voiture individuelle vers les transports publics. Pour atteindre cet objectif, il est essentiel de disposer de lignes rapides et confortables et d'augmenter la capacité de transport.

En ce qui concerne les flux venant de l'extérieur, le tram prévu à Neder-Over-Heembeek est avant tout destiné à répondre aux besoins de mobilité intrabruellois. Il s'agit d'un tram pour les habitants de Neder-Over-Heembeek et ceux qui doivent s'y rendre, pour les écoles, les loisirs, le travail, etc. Au départ, cette ligne n'est pas destinée à servir de porte d'entrée pour la navette entrante.

L'étude d'impact a mis en lumière qu'aujourd'hui, les déplacements entre le domicile et le lieu de travail pour les entreprises de plus de 100 personnes situées à Neder-Over-Heembeek s'effectuent à 35 % depuis la Région bruxelloise et à 65 % depuis l'extérieur de la Région bruxelloise. Cela montre qu'il est essentiel de rendre les emplois à Neder-Over-Heembeek attractifs pour les habitants de la Région bruxelloise, en particulier de la Ville de Bruxelles. Les rendre plus attractifs

samengezeten om dat voorstel te bespreken. De huidige houding hierover is positief.

Nu wordt de tram, zoals gepland, tot in Neder-over-Heembeek aangelegd. Intussen wordt een mogelijke verbinding verder bestudeerd. Die moet bijvoorbeeld voor een stuk onder de Ring worden aangelegd, waar ook pijpleidingen zitten. Ik wil nu niet te diep op technische details ingaan, maar het is niet gewoon een zaak van het traject honderd meter door te trekken. Dit vereist een doorgedreven technische aanpak, maar een positieve houding is er alleszins.

(verder in het Frans)

De MIVB liet tussen juli en december 2019 een effectenstudie uitvoeren. Daarop kwam er een stuurcomité, waarin vertegenwoordigers van zowel het gewest als de gemeente zitten. De grote nieuwigheid bij het project in Neder-Over-Heembeek is dat er ook een burgerpanel in het stuurcomité vertegenwoordigd moest zijn.

De indieners van het project hebben altijd gesteld dat de vervoersvorm en het traject het resultaat van een politieke beslissing zouden zijn, en zeker niet van een raadpleging van de bevolking. Ik vond het interessant om de situatie te laten evolueren en een eerlijke evaluatie van die aanpak uit te voeren. Momenteel lijkt het erop dat de manier waarop het dossier wordt afgehandeld, goed onthaald wordt, maar een grondige evaluatie zal uitwijzen of we op de ingeslagen weg moeten voortgaan.

Uit de effectenstudie blijkt dat de tram het meest aangewezen voertuig is om Neder-Over-Heembeek te bedienen. De technische en strategische studie steunde op informatie en raadpleging van de inwoners en werd in samenwerking met het stuurcomité opgesteld.

Het burgerpanel bestond uit een representatieve groep mensen uit Neder-Over-Heembeek. Er werd op gelet dat de acht leden komen uit diverse wijken van de gemeente, alle leeftijdscategorieën, verscheidene beroepsgroepen en groepen die uiteenlopende vervoersmiddelen gebruiken. Vier zijn inwoners, twee zijn lid van een vereniging en twee zijn winkeliers.

implique aussi qu'ils soient accessibles, notamment en transports en commun.

(poursuivant en néerlandais)

Il pourrait être envisagé, dans une prochaine phase, de connecter cette ligne à l'itinéraire du tram-bus de De Lijn qui relie Jette à Brussels Airport, et d'installer un Park and Ride (P+R) à proximité du ring de Bruxelles. Ceci permettrait à des personnes qui habitent la périphérie et travaillent à Neder-Over-Heembeek d'y accéder aisément en transports en commun. La STIB et De Lijn se sont déjà réunies pour examiner ce dossier et l'ambiance est positive.

La ligne de tram sera, comme prévu, aménagée jusqu'à Neder-Over-Heembeek. Entre-temps, une liaison éventuelle est étudiée plus avant, mais celle-ci nécessite une approche technique approfondie.

(poursuivant en français)

En ce qui concerne la consultation citoyenne, pour rappel, à la suite de la note verte reçue en décembre 2018, la STIB a lancé une étude d'impact qui s'est déroulée de juillet à décembre 2019. Cette étude d'impact a été suivie par un comité de pilotage, composé comme il se doit d'acteurs régionaux (Bruxelles Mobilité, perspective.brussels, urban.brussels, Bruxelles Environnement ainsi que les cabinets du ministre-président et du ministre de la mobilité) et communaux (les services de mobilité et d'urbanisme, leurs échevins et la police).

La grande nouveauté avec le projet de Neder-Over-Heembeek fut d'ouvrir ce comité de pilotage à un panel de citoyens.

Les porteurs de projet ont toujours indiqué que le mode de transport et le tracé choisi résultaient d'une décision politique, et aucunement d'une consultation citoyenne. Je trouve, pour ma part, qu'il était intéressant de faire évoluer la situation et d'effectuer une évaluation honnête de cette méthode, tant du côté de la Ville de Bruxelles que de la Région bruxelloise. Pour le moment, tout le monde semble indiquer que l'évolution est bien reçue, mais une évaluation sérieuse permettra de confirmer qu'il faut poursuivre dans cette voie.

De inbreng van het burgerpanel was zeer waardevol. Daarnaast vond er een online raadpleging van de bevolking plaats om het panel te helpen met het evaluatierooster, waarin meerdere criteria aan bod kwamen.

Nu het traject vastligt, kan er een diepgaandere studie over de verkeersstromen worden gevoerd, in het bijzonder met betrekking tot de nodige capaciteit. Op basis daarvan zal worden bepaald welk type tram er wordt ingezet.

Uit de geluidskaarten van Leefmilieu Brussel blijkt duidelijk dat trams minder geluidshinder veroorzaken dan wegverkeer en luchtverkeer.

De MIVB houdt rekening met geluidshinder en trillingen en verbindt zich ertoe om steeds nieuwe sporen te leggen die zijn uitgerust met een systeem om trillingen te beperken. De technologie om sporen te leggen en het rollend materieel worden overigens alsmaar beter.

In de Heembeeksestraat en de Ransbeekstraat zal de MIVB de beste techniek gebruiken om het lawaai en de trillingen zo veel mogelijk te beperken. Daarnaast zijn de nieuwe trams uitgerust met een systeem waardoor sporen minder verslijten, vooral in de bochten, en het snerpande geluid bij het nemen van een bocht afneemt.

Lawaai en trillingen doen zich overigens vooral voor bij wissels of kruisingen van sporen, die er in de Heembeeksestraat en de Ransbeekstraat niet zullen zijn.

Bij de aanleg van een tramlijn ontstaat er zelden schade aan woningen. De tramsporen liggen immers een eind weg van de fundamente van de woningen. Bij de heraanleg van de voetpaden graven de arbeiders trouwens niet dieper dan een halve meter, dus dat is geen probleem.

U stelde een vraag over barsten in huizen. Bij veelvuldige controles van de trillingen die door de jaren heen op het tramnetwerk gebeurden, lagen de geregistreerde waarden altijd onder de grens die mogelijk een risico voor de stabiliteit van gebouwen vormt. In de Belgische wetgeving is bepaald dat wie schadevergoeding eist, de bron van de schade moet aantonen. In Brussel is echter

Ayant pour objectif d'analyser la pertinence du tram, l'étude d'impact a démontré que ce mode de déplacement était tout à fait légitime pour desservir Neder-Over-Heembeek. Avec ses trois rencontres citoyennes et son enquête en ligne, cette étude technique et stratégique a suivi un processus d'information et de consultation citoyenne et s'est construite en collaboration avec des experts du domaine, à savoir des membres du comité de pilotage incluant le panel de citoyens.

Le panel citoyen était composé d'un échantillon de citoyens de la population de Neder-Over-Heembeek (huit représentants sélectionnés, six participants). Ils ont répondu à un appel à candidatures communiqué par toutes-boîtes sur l'ensemble du territoire heembeekois, sur les réseaux sociaux et dans Le Brusseloir, le magazine de la Ville de Bruxelles. Les 48 candidatures reçues venaient des quartiers de la Croix de guerre, de Ransbeek et du Chemin vert. Il a été veillé à obtenir une variété des points de vue des âges, des professions ou des modes de déplacement lors de la sélection des huit citoyens du panel. On y retrouve quatre habitants, deux membres d'association et deux commerçants.

Le panel citoyen a apporté son expertise locale du territoire. Son apport qualitatif fut éclairant. La population a également été consultée via une enquête en ligne destinée à aider le panel à pondérer la grille d'analyse multicritères.

À présent que le tracé est arrêté, l'étude plus approfondie des flux de transport pourra être établie, en particulier concernant les besoins de capacité. Ceci conditionnera le choix entre l'exploitation de trams de modèle T3000 ou T4000, ces derniers comptant davantage de places.

Pour ce qui est des bruits et des vibrations, lorsqu'on consulte les cartes du bruit disponibles sur le site de Bruxelles Environnement, on voit bien que les trams font moins de bruit que le trafic routier et, surtout, que le trafic aérien.

La thématique des bruits et vibrations fait l'objet de toutes les attentions de la STIB. Cette problématique a d'ailleurs déjà donné lieu à de nombreuses questions parlementaires, dont, récemment, la question orale de M. De Beukelaer concernant l'impact du passage des bus et des

nooit door een deskundige vastgesteld dat schade aan woningen door trams werden veroorzaakt.

Bij de uitwerking van het project zal een studie over trillingen worden uitgevoerd, op basis waarvan wordt bepaald met welke techniek de sporen worden gelegd. Na de werken zal een studiebureau nagaan of de normen worden nageleefd.

In het evaluatierooster komen geluid en trillingen op de vijfde plaats als criterium, samen met de reistijd. Het criterium is goed voor zeven punten op honderd.

Trams hebben minder plaats nodig dan bussen om elkaar te kruisen. Het overige verkeer neemt trouwens in het algemeen meer plaats in dan de tram.

De Frans Vekemansstraat is met 14 m niet breed, maar dat geldt ook voor andere Brusselse winkelstraten waar een tram rijdt.

Op basis van de effectenstudie werd een traject gekozen, waarop de MIVB de technische haalbaarheid onderzocht. De aanleg van het tramtraject wordt in een afzonderlijke studie bestudeerd. Die gaat in september 2020 van start. Tot die studie klaar is, is het onmogelijk om de gevolgen voor de aanleg te schatten.

De tramlijn zal het militair hospitaal van Neder-Over-Heembeek verbinden met het station Rogier. Zo krijgen de inwoners van Neder-Over-Heembeek een vlotte verbinding met het stadscentrum en kunnen ze vlot overstappen op de metro of de premetro.

De werken zullen ongeveer drie jaar duren. In 2024 wordt de nieuwe tramlijn in gebruik genomen.

Bij de aanleg wordt, in overleg met de stad Brussel, sterk ingezet op participatie en communicatie met en begeleiding van de omwonenden.

Tijdens de uitvoering van het project worden er tien vergaderingen en workshops voor omwonenden en winkeliers georganiseerd. Bij de voorbereiding van de werkzaamheden komen er drie vergaderingen waarbij met de winkeliers over begeleidende maatregelen wordt overlegd. Tijdens de werkzaamheden vindt er maandelijks een

trams, dans le cadre de laquelle j'ai fourni des explications plus techniques.

La STIB s'est engagée à toujours poser les nouvelles voies de tram équipées de dispositifs antivibrations qui respectent les valeurs de référence inscrites dans une convention signée en 2004 avec Bruxelles Environnement. De plus, la technologie de pose de voies et du matériel roulant est en constante amélioration.

Dans les rues de Heembeek et de Ransbeek, la STIB utilisera le meilleur type de pose disponible pour limiter les bruits et vibrations (système de dalle flottante avec tapis antivibratoire). Les nouveaux trams commandés pour renforcer la flotte de trams existante seront pourvus de graisseurs embarqués. Ce système permet de limiter l'usure des voies, notamment dans les courbes, et de réduire le bruit de crissement généré dans les virages.

Enfin, les bruits et vibrations se font surtout ressentir à la hauteur des aiguillages ou des croisements, ce qui ne sera pas le cas dans les rues de Heembeek et de Ransbeek.

Il est rare que des dégâts soient occasionnés aux maisons lors des travaux. En effet, contrairement aux impétrants, qui peuvent se trouver sous le trottoir, les rails de tram sont sur la voirie et donc éloignés des fondations des maisons. Lors de la réfection de trottoirs, les ouvriers creusent à une profondeur d'environ 50 cm, ce qui n'a aucun impact sur les fondations.

En ce qui concerne les fissures qui seraient induites par le passage du tram, il est important de souligner que, d'après de multiples contrôles vibratoires effectués au fil des années sur le réseau des trams, toutes les valeurs enregistrées restent bien inférieures aux valeurs seuils susceptibles de constituer un risque de stabilité pour les immeubles. La législation belge prévoit qu'il incombe au requérant qui soupçonne des dommages d'en prouver la source. Le propriétaire fait alors appel à un expert par l'intermédiaire de son assurance. À Bruxelles, aucune expertise n'a jamais permis d'établir la responsabilité des trams.

Une étude vibratoire sera réalisée pendant l'élaboration du projet afin de recommander le type

vergadering met de winkeliers plaats om bij te sturen en de nodige informatie over de werken door te geven.

Voor de aanleg van de tramlijn op het geselecteerde traject zijn geen onteigeningen nodig.

Hoewel al uw andere vragen relevant zijn, kan ik er nog geen antwoord op geven omdat ze nog aan bod komen in de studie over de aanleg van de tramlijn. In die studie wordt het traject verder verfijnd en in detail uitgewerkt. Er worden echter ook nog andere trajecten bestudeerd.

Bij de effectenstudie werden er al schetsen gemaakt om na te gaan of het technisch mogelijk is om trams door bepaalde straten te laten rijden. Uit die schetsen komen duidelijk een aantal problemen naar voor.

In het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move staat een aantal oplossingen die ook geschikt zijn voor Neder-Over-Heembeek.

de pose à mettre en œuvre pour respecter les normes. Après le chantier, le bureau d'études réalisera des mesures de vérification pour s'assurer que ces normes ne sont pas dépassées.

Dans la pondération générale de la grille d'analyse multicritères, le critère du bruit et des vibrations se place en cinquième position, à égalité avec le temps de parcours. Ce critère représente 7 points sur 100.

Les trams ont besoin de moins de place que les bus pour se croiser. Deux trams nécessitent 5,70 m, contre 6,20 m pour deux bus. Globalement, la circulation générale prend plus de place que le tram.

La rue François Vekemans n'est pas large, puisqu'elle fait 14 m de façade à façade, mais elle est assez représentative de bien des rues bruxelloises, notamment commerçantes, qui accueillent un tram, comme la rue Wayez, la chaussée d'Alsemberg ou la rue Fransman.

À l'issue de l'étude d'impact, un tracé a été sélectionné et la STIB a vérifié sa faisabilité technique à l'égard des largeurs de voirie, des girations, des pentes, etc. En revanche, tout ce qui relève de l'aménagement du trajet du tram fera l'objet d'une l'étude d'aménagement. Celle-ci aura pour vocation :

- d'élaborer un diagnostic de la situation existante ;
- d'établir des esquisses répondant aux enjeux soulevés dans le diagnostic, dans un processus de coconstruction avec les habitants et les parties prenantes ;
- d'élaborer un plan d'avant-projet ;
- de déposer un dossier de demande de permis d'urbanisme.

Cette étude démarrera en septembre 2020. D'ici là, il est impossible de prévoir les incidences sur l'aménagement.

La ligne de tram reliera l'hôpital militaire de Neder-Over-Heembeek à la station Rogier, au niveau du terminus de tramway situé au niveau -2 de la station. Les Heembeekois accéderont ainsi rapidement et directement à l'entrée du centre-

ville, au niveau de la Petite ceinture. À la station Gare du Nord, la ligne disposera en outre d'une correspondance de quai à quai avec la nouvelle ligne de métro pour rejoindre les stations De Brouckère, Bourse ou Gare du Midi.

En ce qui concerne le calendrier des travaux et les mesures d'accompagnement, la durée des travaux sera d'environ trois ans. Ce délai est estimé sur la base d'un double chantier, afin de pouvoir inaugurer la ligne en 2024.

Un volet très fort et innovant relatif à la participation, la communication et l'accompagnement des commerçants est prévu dans la mission d'aménagement. Il a été rédigé en étroite collaboration avec les cabinets des échevins chargés du commerce et de la participation de la Ville de Bruxelles.

Lors des phases de construction du projet, dix réunions et ateliers de travail sont prévus avec les riverains et les commerçants. Lors de la préparation du chantier, trois réunions avec les commerçants seront organisées pour réfléchir ensemble aux mesures d'accompagnement à mettre en place. Durant le chantier, une réunion sera organisée chaque mois dans les zones commerçantes afin d'apporter les ajustements et informations nécessaires sur le déroulement du chantier.

Pour réaliser le tracé privilégié, il n'est pas nécessaire de procéder à des expropriations.

Toutes vos autres questions sur la circulation automobile, le stationnement, l'occupation du sol, les aménagements, le chemin Vert et la rue de Ransbeek sont pertinentes. Malheureusement, je n'ai pas encore de réponses à y apporter, car elles font partie de l'étude d'aménagement. Dans cette dernière, le tracé privilégié sera affiné et élaboré en détail. Comme d'habitude, d'autres tracés seront cependant également étudiés.

Au cours de l'étude d'impact, des croquis ont déjà été réalisés pour voir s'il est techniquement possible de faire passer un tram dans certaines rues. Il s'agit encore de croquis dont se dégagent clairement un certain nombre de problèmes.

Mevrouw Clémentine Barzin (MR) *(in het Frans).*- De keuze voor de tram was een politieke beslissing die zowel in het gewestelijk regeerakkoord als in het meerderheidsakkoord van de stad Brussel is opgenomen. Dat heeft wel een impact op het participatieproces.

Het stuurcomité telt amper acht burgers.

We kregen geen antwoord op de vraag hoeveel mensen instemden met de keuze voor de tram en het tracé.

Ik kijk met belangstelling uit naar de studie over de trillingen die zal worden uitgevoerd voor de aanvang van de werken, en naar de analyse na afloop.

Het tracé wordt vanaf september 2020 overigens ook onderworpen aan een ontwerpstudie.

Veel gebruikers van het openbaar vervoer uit Neder-Over-Heembeek zouden ook graag naar het centrum kunnen gaan zonder over te stappen in het Noordstation. Ik weet niet of het technisch mogelijk is, maar het zou fijn zijn als dat kon.

We zullen de geplande vergaderingen van nabij volgen, met de winkeliers in het achterhoofd die ongerust zijn over de Vekemansstraat. Ook op het vlak van biodiversiteit blijven we de ontwikkelingen met aandacht volgen.

U hebt niet geantwoord op mijn vraag in verband met het wettelijke kader van dit dossier. Wat is de volgende stap?

Le plan de mobilité régional Good Move fournit également un certain nombre de solutions, qui sont applicables à Neder-Over-Heembeek.

Mme Clémentine Barzin (MR).- Je me réjouis de la précision de vos réponses.

Je voudrais souligner la décision politique qui a prévalu au choix du tram, puisque ce choix est inscrit tant dans l'accord de gouvernement régional que dans l'accord de majorité de la Ville de Bruxelles. Cette décision a donc un impact sur tout le processus participatif, dont nous louons le caractère innovant.

Je rappelle que le comité de pilotage compte huit citoyens, ce qui est peu.

Nous n'avons pas reçu de réponse concernant le nombre de personnes qui se sont révélées favorables au choix du tram comme mode de transport et au tracé.

Je souligne encore l'importance des vibrations pour les habitants et j'accueille avec intérêt l'annonce d'une étude vibratoire antérieure aux travaux, ainsi que d'une analyse post-travaux.

Par ailleurs, le trajet fera l'objet d'une étude d'aménagement qui débutera en septembre 2020. Nous y serons attentifs.

Par ailleurs, il règne une forte demande concernant la suppression de la rupture de charge à la station Gare du Nord. J'ignore la faisabilité technique d'une telle opération, mais il serait heureux que les habitants de Neder-Over-Heembeek puissent rejoindre directement le centre-ville sans rupture de charge.

Concernant l'accompagnement des commerçants, je note avec intérêt l'ensemble des réunions prévues. Nous les suivrons très attentivement, étant donné la grande crainte pour la rue François Vekemans.

Idem pour la biodiversité, qui fera l'objet d'une grande attention de notre part.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Trillingen en geluidsoverlast moeten worden beperkt. U zegt dat de vernieuwing van trottoirs geen risico's met zich meebrengt omdat wegwerkers niet dieper dan een halve meter graven. Zullen ingrepen aan de grondslag van de rijweg volstaan om trillingen te beperken?*

Dit plan mag niet overkomen als een ideologisch of onrechtvaardig initiatief om de tram er te allen prijze door te drukken. Het is belangrijk om de omwonenden goed uit te leggen wat de bedoeling is en hen te overtuigen van de pragmatische, objectieve en rechtvaardige aanpak. De omwonenden en de winkeliers moeten blijvend betrokken en geraadpleegd worden bij de uitvoering van dit project.

Hoeveel vrouwen hadden er trouwens zitting in het genoemde burgerpanel?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Alle technische details en de volgende stappen staan op de website. De vragen over geluidshinder komen nog aan bod in de studie. We zullen deze kwestie ongetwijfeld nog verder bespreken.*

- Het incident is gesloten.

Vous n'avez pas répondu concernant les étapes légales à suivre dans le cadre de ce dossier. Aujourd'hui, quelle est la prochaine étape ?

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je comprends que, comme vous le dites, il faille limiter les vibrations et les nuisances sonores. D'après vous, lorsqu'un trottoir est rénové, le coffre n'est pas affecté puisque les ouvriers ne creusent pas au-delà de 50 cm. Les interventions au niveau du coffre de la voirie suffiront-elles à limiter les vibrations ?

Par ailleurs, il ne faudrait pas que le projet soit perçu comme une initiative idéologique et injuste qui viserait à imposer le tram dans telle rue pour telle raison. Il doit être pragmatique, objectif et juste, et perçu comme tel par les riverains. Il sera important de bien l'expliquer et de poursuivre le processus de participation et de concertation avec les riverains et les commerçants.

Je terminerai par un petit clin d'œil à ma collègue Marie Nagy, présidente du comité d'avis pour l'égalité des chances entre les hommes et les femmes du Parlement francophone bruxellois : quelle était la proportion de femmes dans le panel qui a participé au processus ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Tous les détails techniques sont sur le site. Les étapes à venir y sont aussi indiquées.

Les questions relatives au bruit font partie de l'étude. Nous y reviendrons certainement à l'avenir.

- L'incident est clos.