



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

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

---

**Commission de la mobilité,  
chargée des transports publics,  
des travaux publics et de la sécurité  
routière**

---

**RÉUNION DU  
MARDI 29 JUIN 2021**

---

**SESSION 2020-2021**

---

**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 29 JUNI 2021**

---

**ZITTING 2020-2021**

---

---

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

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

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

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

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

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

## SOMMAIRE

Question orale de M. Marc Loewenstein

1

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

concernant "la limitation de la vitesse des trams en vue de réduire les nuisances subies par les riverains de certaines voiries bruxelloises".

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven

5

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

concernant "la possibilité d'améliorer la circulation des ambulances d'urgence vétérinaire".

## INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein 1

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

betreffende "de beperking van de snelheid van de trams om de overlast voor de bewoners van bepaalde Brusselse wegen te verminderen".

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 5

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

betreffende "de mogelijkheid om de circulatie van veterinaire spoedambulances te verbeteren".

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

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

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

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

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

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

109 concernant "la limitation de la vitesse des trams en vue de réduire les nuisances subies par les riverains de certaines voiries bruxelloises".

betreffende "de beperking van de snelheid van de trams om de overlast voor de bewoners van bepaalde Brusselse wegen te verminderen".

111 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Le passage des trams sur diverses voiries bruxelloises peut provoquer des nuisances tels que des bruits et des vibrations mais aussi des dégâts dans certaines habitations. C'est le cas à l'avenue de l'Hippodrome, à l'avenue du Derby, au boulevard de la Cambre et sur d'autres voiries encore.

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Op een aantal plaatsen in het gewest veroorzaken voorbijrijdende trams niet alleen geluidshinder en trillingen, maar ook schade aan woningen.*

Si, lors de la pose ou de la rénovation des rails, des dispositifs antivibrations ont été installés ou renforcés, les nuisances subsistent par endroits et la seule solution raisonnable envisageable est de diminuer la vitesse des trams lors de leur passage aux endroits qui génèrent particulièrement des nuisances. Cette réduction de la vitesse peut s'opérer soit par le simple comportement du chauffeur, qui ralentit de lui-même, sensibilisé par ses formations à la conduite défensive ou par des instructions ponctuelles, soit au moyen d'un dispositif physique installé au niveau des rails ou de limitations de vitesse clairement précisées.

*Ook nadat er trillingswerend materiaal werd aangebracht, houdt de hinder op sommige plaatsen aan. Het enige wat daar nog kan helpen, is de snelheid van de trams verlagen. De trambestuurder kan zelf afremmen, of de sporen kunnen worden aangepast, zodat hij gedwongen wordt langzamer te rijden.*

Je suis bien conscient que les trams ne sont pas soumis au Code de la route, qu'ils sont toujours prioritaires et pas soumis aux limitations de vitesse. L'argument de la STIB pour ne pas limiter la vitesse des trams est de rappeler "l'importance pour la Région d'offrir un transport public performant aux citoyens", s'agissant d'une "mesure phare dans la politique régionale de lutte contre la pollution de l'air et la congestion de la ville". Cette performance se construit, entre autres, par un temps de parcours attrayant. Selon la STIB, les limitations de vitesse fermes sous les 50 km/h sont "strictement réservées aux contraintes de sécurité ferroviaire (exclure les risques de déraillement sur un aiguillage, par exemple)".

*Trams hebben altijd voorrang en moeten zich niet aan de geldende snelheidsbeperkingen houden. Aan het gewest zegt de MIVB dat ze de snelheid niet wil verlagen omdat dat de dienstverlening aan de reizigers zou aantasten. Snelheidsbeperkingen voor trams onder 50 km/u past de maatschappij alleen toe op plaatsen waar dat nodig is voor de veiligheid.*

Cela est en contradiction avec d'autres réponses fournies par la STIB à des riverains, dans lesquelles elle précise, d'une part, que les trams roulent à 30 km/h devant les écoles et, d'autre part, que certains éléments peuvent amener à imposer une limitation de vitesse sur certains tronçons et que les situations doivent être examinées au cas par cas.

*Dat staat in schril contrast met wat de MIVB aan de bewoners zei, namelijk dat bepaalde elementen tot een snelheidsbeperking kunnen nopen en dat ze begrip heeft voor omwonenden die hinder ondervinden van de trams.*

Par ailleurs, lorsque la STIB est confrontée à des plaintes de riverains, elle précise qu'elle exploite toujours le réseau de transports publics dans le respect des règles en vigueur en matière de sécurité et de nuisances aux riverains et qu'elle

reste résolument à l'écoute des riverains qui se plaindraient de nuisances perçues au passage de ses véhicules.

113 En conclusion, si la vitesse commerciale est importante pour la STIB, il est évident, pour moi, que la qualité de vie des Bruxelloises et des Bruxellois l'est encore plus. À partir du moment où le gouvernement répète qu'il veut rendre la ville à ses habitants et améliorer leur qualité de vie, je ne comprends pas pourquoi il ne pousserait pas la STIB à placer, à certains endroits problématiques, des dispositifs ralentisseurs visant à préserver le bien-être des riverains.

Au vu des communications contradictoires de la STIB concernant les limitations de vitesse, dans quelles circonstances peut-elle être amenée à mettre en place des dispositifs ralentisseurs pour ses trams ou à en limiter la vitesse ? La STIB est-elle seule maîtresse de la limitation de vitesse appliquée à ses trams ?

Quelles sont les voiries dotées de dispositifs ralentisseurs au niveau des rails ? Pour quelles raisons y ont-ils été installés ? Sont-ils partout activés ?

J'ai cité trois voiries dans mes développements : l'avenue de l'Hippodrome, l'avenue du Derby et le boulevard de la Cambre. Un dispositif ralentisseur existe pour la première, mais la STIB ne semble pas vouloir réduire la vitesse sur les deux autres pour privilégier la vitesse commerciale. Cette position est-elle partagée par le gouvernement ou ce dernier envisage-t-il de prendre des mesures pour préserver la qualité de vie et l'intégrité des immeubles de ces deux voiries ?

La STIB a-t-elle été saisie d'autres demandes similaires pour d'autres voiries ?

115 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Vous semblez insinuer que la qualité de vie des Bruxellois n'est pas la priorité première de la STIB et que seule la vitesse commerciale compte. Or, la qualité de vie est au cœur des démarches entreprises par la STIB, comme en témoignent plusieurs projets de réaménagement. Lorsque des rails sont remplacés, par exemple, ces travaux s'inscrivent dans des projets de sécurité routière ou de réaménagement de l'espace public. Toutes les politiques du gouvernement, y compris à la STIB, promeuvent la qualité de vie en ville.

Pour objectiver la situation sur les réseaux, le rapport annuel de la STIB - disponible sur son site - indique qu'en 2020, la vitesse commerciale planifiée des trams, en service d'hiver, était de 16,2 km/h, en moyenne hebdomadaire.

La position de la STIB reste claire : les trams ne sont effectivement pas soumis au Code de la route. Pour rappel, la vitesse commerciale est un élément essentiel pour inciter la population à utiliser les transports publics, ce qui est un des objectifs de notre plan de mobilité Good Move. Cela ne signifie pas pour autant que le personnel de conduite fait "n'importe quoi" et que seul l'objectif de performance et de vitesse commerciale

*De Brusselse regering beweert dat ze naar een betere levenskwaliteit voor de Brusselaars streeft. Waarom spoort ze de MIVB dan niet aan om op plaatsen met veel hinder snelheidsremmers aan te brengen? In welke omstandigheden kunt u de MIVB daartoe dwingen? Kan de MIVB als enige beslissen over de snelheid van de trams?*

*In welke straten zijn er snelheidsremmers ter hoogte van de sporen aangebracht? Om welke redenen? Zijn ze overal in werking?*

*Op de Renbaanlaan zijn er snelheidsremmers aanwezig, maar ook op de Derbylaan en de Terkamerenlaan is er hinder. Daar lijkt de MIVB niet te willen ingrijpen. Bent u het daarmee eens of wilt u maatregelen nemen om de levenskwaliteit in die straten te bewaren?*

*Kreeg de MIVB vergelijkbare vragen voor andere straten?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- *U insinueert dat voor de MIVB alleen de reissnelheid telt. De maatschappij houdt echter altijd rekening met de levenskwaliteit van de Brusselaars.*

*Uit het jaarverslag van de MIVB blijkt overigens dat tijdens de winter van 2020 de gemiddelde reissnelheid van de trams op weekbasis 16,2 km/u bedroeg.*

*De trams van de MIVB vallen niet onder de Wegcode en een goede reissnelheid is belangrijk als we de Brusselaars willen stimuleren om het openbaar vervoer te gebruiken. Dat betekent echter niet dat de bestuurders alleen met de reissnelheid rekening houden. Zij werden er tijdens hun opleiding van bewust gemaakt dat ze zich moeten aanpassen aan de omgeving en het verkeer waarin ze met de tram rijden.*

compte. Le personnel de conduite s'adapte à l'environnement dans lequel il circule, aux infrastructures devant lesquelles il passe, comme les écoles, afin de circuler en toute sécurité pour tous : automobilistes, cyclistes, piétons et voyageurs dans le véhicule.

Comme indiqué en réponse à votre réponse orale du mois d'avril dernier et à votre question écrite n° 907 de juin 2021, le personnel de conduite est formé et sensibilisé à adapter une conduite douce et défensive et à tenir compte de l'environnement et du trafic dans lequel il évolue.

<sup>117</sup> Les instructions de la STIB envers ses conducteurs sont claires. Il leur est explicitement demandé d'adapter leur vitesse dans les zones sensibles. Ces instructions sont rappelées en permanence par de la sensibilisation et l'affichage dans les dépôts. En cas de dépassement, des entretiens éducatifs sont organisés et les conducteurs sont aussi rappelés à l'ordre.

Les dispositifs de freinage automatique ne sont pas conçus pour un usage urbain, mais pour assurer la sécurité dans les tunnels empruntés par les trams et les métros. L'effet de ces dispositifs est de provoquer des freinages d'urgence sur lesquels le conducteur du tram n'a pas prise. Il ne peut donc pas moduler la force des freins. Par conséquent, un freinage brusque expose les voyageurs à des chutes, qui peuvent parfois avoir des conséquences importantes. Par ailleurs, les automobilistes qui suivent le tram ne peuvent pas réagir aussi rapidement et risquent d'entrer en collision avec celui-ci. Ce dispositif présente donc des dangers qui surpassent les éventuels avantages d'un contrôle de la vitesse des trams. Je rappelle que ceux-ci ne sont pas soumis au Code de la route.

En dehors des tunnels de prémétro, des dispositifs de contrôle de vitesse sont installés à l'avenue de l'Hippodrome au niveau de l'avenue Géo Bernier vers le boulevard Général Jacques, à l'avenue de l'Hippodrome au niveau du boulevard Général Jacques en direction de la place Flagey, à l'entrée et à la sortie du dépôt, où il n'y a plus de voyageurs, ainsi qu'au boulevard Général Wahis en direction du boulevard Léopold III, en site propre, et rue Georges et Jacques Martin, à l'entrée du tunnel Montgomery.

Par ailleurs, les trams T 3000 et T 4000 sont équipés de contrôles de courbe grâce auxquels la vitesse est contrôlée par le véhicule. Dès que le tram entre dans une courbe, la traction est coupée et sa vitesse est limitée à 15 km/h.

M. Loewenstein, concernant l'avenue du Derby et l'avenue du Bois de la Cambre, la STIB ne fait pas de fixation sur la vitesse commerciale de ces deux artères en particulier.

<sup>119</sup> Contrairement à ce que vous laissez entendre, la politique de la STIB ne consiste pas à maintenir à tout prix une vitesse très élevée sur ces deux voiries.

La STIB a effectué des contrôles réguliers de vitesse des trams sur l'avenue du Derby. Il s'agit là d'un engagement pris envers

*De MIVB vraagt haar bestuurders nadrukkelijk om in gevoelige zones hun snelheid aan te passen. Doen ze dat niet, dan worden ze tot de orde geroepen.*

*Automatische remsystemen zijn ontworpen om de veiligheid in tunnels te garanderen en niet voor bovengronds gebruik. Ze lokken een noodstop uit, waarbij de bestuurder de remkracht niet kan beïnvloeden. Het risico bestaat dat tijdens een dergelijke noodstop reizigers ten val komen. Ook voor het verkeer achter de tram ontstaat er een gevaarlijke situatie. De nadelen van het systeem zijn groter dan het voordeel van controle over de snelheid van de tram.*

*Op de Renbaanlaan zijn op verscheidene plaatsen maatregelen genomen om de snelheid van de trams te controleren.*

*Daarnaast zijn de trams type T 3000 en T 4000 uitgerust met een systeem dat in bochten de snelheid van het voertuig tot 15 km/u beperkt.*

*De MIVB concentreert zich niet specifiek op de reissnelheid op de Derbylaan en de Terkamerenlaan.*

*Ze wil echter niet tegen elke prijs een hoge reissnelheid behouden op die twee wegen. Bij regelmatige snelheidscontroles op de Derbylaan bleek dat de meerderheid van de trams reed met een snelheid die perfect te verzoenen was met omgeving. Dat*

la commune et les riverains. La STIB a constaté que la toute grande majorité des trams circulaient à une vitesse pleinement compatible avec la configuration des lieux, tant pour réduire les nuisances que pour maintenir une offre de transport public attractive.

Le sentiment des riverains par rapport à la vitesse des trams doit être pris en considération. La STIB veille à y répondre au cas par cas.

Le boulevard de la Cambre est plus large et dégagé que l'avenue du Derby. Les comportements sur ces deux axes sont donc différents.

<sup>121</sup> **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Je pense qu'il est important d'apporter de la clarté quant aux circonstances dans lesquelles la vitesse des trams pourrait être réduite. Dans le cadre d'échanges avec la STIB, cette dernière développe tantôt arguments en faveur de la réduction de la vitesse, tantôt d'autres, mais il ne semble pas y avoir de réponse concernant les critères permettant de réduire la vitesse autrement que par des campagnes de sensibilisation.

En résumé, serait-il possible de réduire la vitesse à 30 km/h à certains endroits ? Si oui, selon quels critères objectifs ?

Après avoir lu des réponses de riverains, j'ai l'impression qu'il y a une balance entre la vitesse commerciale et la préservation de la qualité de vie des habitants. Cette balance pencherait vraisemblablement vers la vitesse commerciale, qui est un élément essentiel de la politique du gouvernement et de la déclaration de politique générale.

On se fonde sur cet argument pour dire qu'il ne faut pas spécialement réduire la vitesse ou fixer une limite à certains endroits.

Il y a une différence entre les dispositifs ralentisseurs, comme ceux de l'avenue de l'Hippodrome dont les riverains sont satisfaits, et une limitation de vitesse avec des panneaux de signalisation.

Au-delà des adaptations de conduite, notamment à proximité des écoles et des zones sensibles, vous indiquez, notamment dans votre réponse à ma question écrite, que des actions de sensibilisation sont mises place et que des instructions sont données.

<sup>123</sup> Que se passe-t-il quand ces instructions ne sont pas respectées et que les nuisances subsistent ? Ne pourrait-on pas alors prévoir une limitation de la vitesse à 30 km/h sur certains tronçons, pour garantir la qualité de vie des riverains des lignes de tram ?

<sup>123</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je peux comprendre votre désaccord sur certains éléments. Cependant, je viens de vous dire que la qualité de vie n'est pas accessoire, mais figure au cœur de la politique de la STIB. La vitesse commerciale est importante, mais cela ne signifie pas que les véhicules roulent à

*neemt niet weg dat de maatschappij bereid is rekening te houden met de bezorgdheden van de omwonenden.*

*De Terkamerenlaan is breder en er is meer vrije ruimte. Daar gaat het dus om een heel andere situatie.*

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *U moet duidelijkheid scheppen over de omstandigheden waarin de reissnelheid van trams kan worden beperkt.*

*Is het mogelijk om de snelheid op bepaalde plaatsen tot 30 km/u te beperken? Zo ja, op basis van welke criteria?*

*Uit wat omwonenden vertellen, blijkt dat er meer aandacht uitgaat naar de reissnelheid dan naar hun levenskwaliteit. Die laatste is echter een zeer belangrijk element in het regeringsbeleid.*

*De bestuurders kunnen hun rijgedrag aanpassen. Daarnaast werkt de MIVB volgens u met bewustmakingsacties en specifieke instructies.*

*Wat gebeurt er als ze die niet naleven en de hinder aanhoudt? Kan de snelheid dan tot 30 km/u worden beperkt?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Ik begrijp dat u het met bepaalde elementen niet eens bent. De MIVB draagt de levenskwaliteit van de Brusselaars echter hoog in het vaandel. De bestuurders moeten de reissnelheid dan ook aan de omgeving en de omstandigheden*

n'importe quelle vitesse. Ils doivent s'adapter à l'environnement et aux conditions. Parfois, c'est 30 km/h, voire moins selon la situation et le moment de la journée.

Même si les trams ne sont pas formellement liés par le Code de la route, les conducteurs savent qu'ils doivent tenir compte des conditions, grâce à la sensibilisation, mais aussi grâce aux formations et aux mesures de la vitesse sur le terrain. Ces contrôles permettent de réagir en cas de problème.

127 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Si les instructions ne sont pas respectées, quelle est la réaction de la STIB ? Quelles solutions sont-elles proposées pour préserver la qualité de vie des riverains au cas où les nuisances subsistent ?

127 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les conducteurs de tram sont interpellés si un tram roule trop vite, ou n'adapte pas sa vitesse. Un tram est un véhicule très lourd et très large, dont on peut avoir l'impression qu'il roule très vite. La perception de la vitesse est souvent plus élevée que la vitesse réelle. Toutefois, des contrôles sont opérés sur le terrain et la STIB adapte la vitesse selon les conditions : rues étroites ou larges, sites propres...

- *L'incident est clos.*

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

133 **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,**

133 **concernant "la possibilité d'améliorer la circulation des ambulances d'urgence vétérinaire".**

135 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- La Région bruxelloise compte quelques services d'urgence vétérinaire spécifiquement équipés pour venir en aide aux animaux pendant la nuit, le week-end et les jours fériés, tels que Vet Emergency ou Vet&Go. Dans les situations d'urgence, ces services peuvent suturer des plaies, réaliser des échographies, stabiliser les animaux pour éviter leur décès ou les placer sous oxygène. Ils disposent d'ambulances professionnelles motorisées, aptes à transporter l'animal en urgence.

Actuellement, ces ambulances ne sont pas considérées comme des véhicules prioritaires. Bien que ces services en aient fait la demande, le SPF Mobilité l'a manifestement rejetée à deux reprises. Alors que ces ambulances sont parfois confrontées à des urgences vitales, comme l'hémorragie d'un animal, elles sont contraintes de respecter la vitesse de 30 km/h et se retrouvent parfois coincées dans les embouteillages.

J'aurais souhaité savoir si vous vous étiez penchée sur la question. Malgré le refus par le SPF Mobilité de reconnaître ces ambulances comme des véhicules prioritaires, il vous est possible de prendre certaines mesures visant à améliorer leur rapidité d'intervention. En particulier, la possibilité de déroger

*aanpassen. De maatschappij besteedt daar aandacht aan in bewustmakingscampagnes en opleidingen en neemt maatregelen ter plaatse. Via controles kan ze problemen aanpakken.*

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Hoe reageert de MIVB als een bestuurder de instructies niet volgt? Hoe garandeert ze de levenskwaliteit van omwonenden?*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Als een bestuurder zijn snelheid niet aanpast, wordt hij tot de orde geroepen. Een tram lijkt echter vaak sneller te rijden dan hij werkelijk rijdt. De MIVB voert controles uit en past de snelheid aan de omstandigheden aan.*

- *Het incident is gesloten.*

**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 mogelijkheid om de circulatie van veterinaire spoedambulances te verbeteren".**

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** (in het Frans).- *Spoedambulances voor dierenvervoer worden alsnog niet beschouwd als prioritaire voertuigen. Het verzoek daartoe is al tweemaal afgewezen door de FOD Mobiliteit. Daardoor moeten ze de snelheidsbeperking van de stad 30 respecteren en zitten ze vaak vast in de file, ook als ze bijvoorbeeld onderweg zijn met een hevig bloedend dier.*

*Los van de weigering van de FOD Mobiliteit zou u een aantal maatregelen kunnen nemen die hun interventiesnelheid zouden verhogen. Is er bijvoorbeeld sprake van om de dierenambulances vrij te stellen van de nieuwe snelheidsbeperking tot 30 km/u? Zouden de dierenambulances mogen gebruikmaken van trambeddingen of busbanen? Zouden ook zij zwaailichten mogen gebruiken?*

*Het gaat hier maar om een beperkt aantal voertuigen. De maatregelen zouden dus amper gevolgen hebben voor de mobiliteit in het gewest en kosten weinig, maar zouden het dierenwelzijn wel ten goede komen.*



à la nouvelle limitation de 30 km/h pour ces ambulances vétérinaires a-t-elle été étudiée ?

L'accès de ces véhicules à des sites spéciaux franchissables, tels que des voies de tram ou de bus, est-il également une mesure sur laquelle s'est penché votre cabinet ? En effet, actuellement, selon l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, seuls les véhicules affectés au transport scolaire, les taxis et les véhicules de services réguliers de transport en commun bénéficient d'un accès aux sites propres. Une évolution est-elle envisagée ?

L'autorisation, pour ces véhicules, d'utiliser des gyrophares est-elle une autre possibilité étudiée ? Ces services d'urgence vétérinaire étant en nombre très limité, ces différentes mesures n'auraient vraisemblablement aucun impact sur la mobilité dans notre Région et contribueraient, à peu de frais, à l'amélioration du bien-être animal.

<sup>137</sup> **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En ce qui concerne les dérogations accordées aux véhicules dans le cadre de la ville 30, il est évident que les services d'urgence peuvent dépasser la limitation de vitesse lorsqu'ils sont en intervention. Cependant, la définition de ces véhicules prioritaires est une compétence fédérale.

De même, pour l'accès de ces véhicules aux sites franchissables de la STIB, les véhicules prioritaires y sont autorisés par le Code de la route mais, une fois de plus, leur définition relève du niveau fédéral. Il n'est pas possible de déroger au Code de la route. Seuls les véhicules prioritaires, donc reconnus au niveau fédéral, y sont autorisés, et ce, uniquement dans le cadre de leurs missions.

Je ne peux dès lors que vous inviter à transmettre vos questions à un collègue au Parlement fédéral. Comme vous le dites, les véhicules d'urgence vétérinaire ne représentent sans doute qu'un nombre très limité de déplacements urgents, mais la décision ne m'appartient pas. Nous avons déjà eu quelques débats parlementaires sur les sites spéciaux franchissables, mais la question du classement des véhicules prioritaires ne peut être tranchée qu'au niveau fédéral, seul compétent en la matière.

<sup>139</sup> **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- J'entends qu'il semble ne pas y avoir de solution à l'échelon régional. J'en prends acte.

- *L'incident est clos.*

**Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Alleen de federale overheid kan bepalen welke voertuigen als prioritair gelden. Wie de speciale MIVB-banen mag gebruiken, is vastgelegd in de Wegcode. Ook dat is dus een federale bevoegdheid.*

*Stel uw vragen dus gerust aan een federaal parlementslid. Het gaat hier inderdaad maar om een beperkt aantal verplaatsingen, maar ik kan deze beslissing niet nemen.*

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** (in het Frans).- *De oplossing ligt dus niet bij het gewest, waarvan akte.*

- *Het incident is gesloten.*