



GEWONE ZITTING 2021-2022

8 FEBRUARI 2022

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

**Onderzoek van een petitie betreffende het  
project voor tram nr. 10 in Neder-over-  
Heembeek**

**VERSLAG**

uitgebracht namens de commissie  
voor de mobiliteit

door de heer Marc LOEWENSTEIN (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

*Vaste leden:* Mevr. Leila Agic, de heren Ibrahim Dönmez, Julien Uyttendaele, mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Isabelle Pauthier, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren David Weytsman, Marc Loewenstein, mevr. Joëlle Maison, de heren Youssef Handichi, Christophe De Beukelaer, Arnaud Verstraete, mevr. Cieltje Van Achter, mevr. Carla Dejonghe.

*Andere leden:* De heer Fouad Ahidar, mevr. Latifa Aït Baala, mevr. Hilde Sabbe.

SESSION ORDINAIRE 2021-2022

8 FÉVRIER 2022

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

**Examen d'une pétition relative au projet de tram  
n°10 à Neder-over-Heembeek**

**RAPPORT**

fait au nom de la commission  
de la mobilité

par M. Marc LOEWENSTEIN (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs :* Mme Leila Agic, MM. Ibrahim Dönmez, Julien Uyttendaele, Mmes Ingrid Parmentier, Isabelle Pauthier, Anne-Charlotte d'Ursel, MM. David Weytsman, Marc Loewenstein, Mme Joëlle Maison, MM. Youssef Handichi, Luc Vancauwenberge, Christophe De Beukelaer, Arnaud Verstraete, Mmes Cieltje Van Achter, Carla Dejonghe.

*Autres membres :* M. Fouad Ahidar, Mmes Latifa Aït Baala, Hilde Sabbe.

De voorzitter deelt mee dat deze petitie, die door het Bureau overeenkomstig artikel 123.5 van het reglement naar de commissie voor de mobiliteit is verwezen, zal worden voorgesteld door de heer Claude Carpent, mevrouw Marie Cornelis, de heer André Deférière en de heer Xavier Daems.

### **I. Uiteenzetting van de heer Claude Carpent, vertegenwoordiger van de indianers**

De heer Claude Carpent bedankt het Brussels Parlement om de indianers de gelegenheid te bieden hun standpunt uiteen te zetten. Deze houding is meer in overeenstemming met de democratische beginselen dan wat andere verantwoordelijken tot dusver hebben gedaan. Het tramproject dat in de petitie aan de kaak wordt gesteld, is tegen het gezond verstand in en ten nadele van de omwonenden besloten.

De autoriteiten hebben zich vaak neerbuigend opgesteld tegenover de burgers die zich verzetten en die drie petitieën hebben ingediend, in februari 2020 een burgerinterpellatie bij de gemeenteraad hebben ingediend en in juni 2021 hebben gedemonstreerd. De stad Brussel en de MIVB stonden in het geheel niet open voor deze voorstellen. Geen van de alternatieve voorstellen werd gehandhaafd, noch wat de keuze van de vervoerswijze, noch wat de route betreft.

Nochtans beroemen de MIVB en de stad zich op het participatieve karakter van het project, hetgeen de heer Carpent betwist. Tussen 2019 en 2021 werden twee burgerpanels ingesteld. Het eerste betrof de keuze van de route, niet de keuze van het soort voertuig. De tram werd van meet af aan opgelegd, zonder enige mogelijkheid tot discussie. Het tweede panel was gewijd aan verschillende voorzieningen in verband met de aanleg van de tram. Een twintigtal mensen werden verondersteld de inwoners van Neder-over-Heembeek te vertegenwoordigen, wat niet veel is voor de 21.000 inwoners van dit deel van Brussel.

De aanwijzing van deze mensen, onder nauwlettend toezicht van de beleidsmakers, is zonder transparantie gebeurd. Tegenover dit twintigtal personen plaatst de heer Carpent de 2.500 ondertekenaars, d.w.z. iets meer dan 10% van de bevolking van Neder-over-Heembeek. De burgerparticipatie in het project was dus gebrekkig.

Vervolgens uit de heer Carpent kritiek op de keuze van de tram. Hoewel een tram meer passagiers kan vervoeren dan een bus of "trambus", moeten de huidige en toekomstige mobiliteitsbehoeften tussen Neder-over-Heembeek en het stadscentrum worden onderzocht. De Brusselse regering en het stadsbestuur beweren dat deze tramlijn Neder-over-Heembeek zal ontsluiten en het concept van de "10-minutenstad" zal bevorderen, maar het effect zou wel eens het tegenovergestelde kunnen zijn, namelijk dat plaatselijke winkels en diensten verdwijnen ten voordele van het stadscentrum. In Neder-over-Heembeek is alles al binnen 5 minuten voorhanden. Bovendien heeft de groei van het

La présidente précise que cette pétition, renvoyée devant la commission de la mobilité par le Bureau élargi, en application de l'article 123.5 du règlement, sera présentée par M. Claude Carpent, Mme Marie Cornelis, MM. André Deférière et Xavier Daems.

### **I. Exposé M. Claude Carpent, représentant des pétitionnaires**

M. Claude Carpent remercie d'emblée le Parlement bruxellois de donner l'occasion aux pétitionnaires d'exposer leur point de vue. C'est une attitude plus respectueuse des principes démocratiques que celle adoptées par d'autres responsables jusqu'ici. Le projet de tram dénoncé par la pétition a été décidé en dépit du bon sens et au détriment des riverains.

Les autorités ont souvent eu une attitude condescendante à l'égard des citoyens opposés, qui ont introduit trois pétitions, ont introduit une interpellation citoyenne au conseil communal en février 2020 et ont manifesté en juin 2021. Les autorités de la Ville de Bruxelles et la STIB n'ont pas été réceptives du tout à ces propositions. Aucune des propositions alternatives n'a été retenue, qu'il s'agisse du choix du mode de transport ou du tracé.

Pourtant, la STIB et la Ville se vantent du caractère participatif du projet, ce que M. Carpent conteste. Deux panels citoyens ont été constitués entre 2019 et 2021. Le premier avait pour vocation de statuer sur le choix du tracé, et non sur le choix du type de véhicule. Le tram a été imposé d'emblée, sans possibilité de discussion. Le second panel était consacré à des aménagements divers, dans le cadre de l'implantation du tram. Une vingtaine de personnes étaient censées représenter les habitants de Neder-over-Heembeek, ce qui est peu pour les 21.000 habitants de cette partie de Bruxelles.

La désignation de ces personnes, très encadrées par les responsables politiques, s'est faite sans transparence. A cette vingtaine de personnes, M. Carpent oppose les 2.500 signataires de la population, soit un peu plus de 10% de la population de Neder-over-Heembeek. La participation citoyenne au projet a donc été défailante.

M. Carpent critique ensuite le choix du tram. Certes, un tram peut transporter plus de passagers qu'un bus ou un «trambus», mais il faudrait examiner quels sont les besoins actuels et futurs en mobilité entre Neder-over-Heembeek et le centre-ville. Le gouvernement bruxellois et les autorités de la Ville prétendent désenclaver Neder-over-Heembeek grâce à cette ligne de tram et promouvoir le concept de «ville à 10 minutes», mais l'effet pourrait bien être inverse, avec une disparition des commerces et des services locaux, au profit du centre de la ville. Or, à Neder-over-Heembeek, tout est déjà disponible à 5 minutes. En outre, l'essor du télétravail a réduit les besoins de transports en commun entre Neder-over-

telewerk de behoefte aan openbaar vervoer tussen Neder-over-Heembeek en het centrum doen afnemen.

Rechtvaardigt de verwachte toename van de bevolking in Neder-over-Heembeek in de komende 30 jaar deze keuze? De autoriteiten gaan uit van de bouw van nieuwe woningen en de vestiging van nieuwe bedrijven, maar dit zou onredelijk zijn. Nieuwe woningen zouden worden gebouwd ten koste van de groene ruimten die de burgers zo dierbaar zijn. Is het bijgevolg raadzaam om de aangekondigde 75 miljoen euro te investeren in een dergelijk project, terwijl de financiën van het Gewest ondermijnd zijn door de gezondheidscrisis?

De kosten van dit project zijn een van de zwakke punten, maar niet het enige. Het passagierscomfort mag dan beter zijn dan dat van een bus, maar het welzijn en de veiligheid van de omwonenden zullen ernstig worden aangetast. De tram zou door smalle straatjes met crèches en scholen moeten rijden, waaronder scholen voor buitengewoon onderwijs, wat gevaarlijk kan zijn. Gezien de lange remafstand van een tram voordat hij tot stilstand komt, moeten worden gevreesd voor drama's.

Bovendien zullen het mentale welzijn en de gemoedsrust van de omwonenden te lijden hebben onder het lawaai dat de trams veroorzaken, vooral in de bochten, om nog maar te zwijgen van de nachtelijke onderhoudswerken. In 2014 verklaarde Leefmilieu Brussel dat de configuratie van de Renbaanlaan, waar een tram langs een smalle weg met aaneengesloten bebouwing rijdt, niet bevorderlijk is voor een laag geluidsniveau. Een dergelijk "canyon-effect" staat op het punt zich opnieuw voor te doen in Neder-over-Heembeek.

Er is ook de vrees voor trillingen van een tram, een zwaar voertuig dat huizen beschadigt. De passage van trams is een bron van overlast. Daarom werd afgezien van het project voor een tramlijn 71 in Elsene. Dezelfde fout dreigt hier te worden gemaakt, in een wijk met nog smallere straten.

De handelaars van hun kant verwachten niets van de tram, die hun handel in gevaar zal brengen. Het vooruitzicht van een lange en zware bouwwerf kan hen niet blij maken. De heer Carpent voert ook aan dat het autoverkeer, voertuigen van hulpdiensten inbegrepen, hinder zal ondervinden van de tram. Het parkeeraanbod zal ook afnemen. Hij voegt eraan toe dat de weg van de nieuwe verkaveling in de Groenweg, die pas voltooid is, opnieuw zal moeten worden aangelegd.

Het "NIMBY"-argument is een laatste bewijs van de neerbuigendheid van de autoriteiten in dit dossier. Nochtans zijn de ondertekenaars van de petitie niet allemaal bewoners van de route.

De heer Carpent zegt dat de tram een vervoermiddel uit het verleden is, verouderd en weinig flexibel. Een tram van het type 4000 weegt 52 ton, heeft zes motoren en verbruikt 605 KWH. Zijn concurrent is de dubbelgelede bus, die 544 KWH verbruikt om iets meer passagiers te vervoeren. Deze vergt bovendien minder onderhoud dan een tram. Men kan ook de tram van het type 3000 (39 ton, 4 motoren, 420 KWH) vergelijken met een elektrische gelede bus (272 KWH). In een tijd van alternatieve energiebronnen, zoals waterstof, getuigt

Heembeek et le centre.

L'augmentation attendue de la population à Neder-over-Heembeek d'ici 30 ans justifie-t-elle ce choix ? Les autorités postulent la construction de nouveaux logements et l'implantation de nouvelles entreprises, mais cela serait déraisonnable. Planter de nouveaux logements se ferait au détriment des espaces verts, si chers aux citoyens. Dès lors, est-ce opportun d'investir les 75 millions d'euros annoncés dans un tel projet, alors que les finances de la Région ont été mises à mal par la crise sanitaire ?

Le coût de ce projet est l'une de ses faiblesses, mais elle n'est pas la seule. Le confort des voyageurs serait peut-être supérieur à celui d'un bus, mais le bien-être et la sécurité des riverains en seront sérieusement affectés. Le tram devrait passer dans des rues étroites, remplies de crèches et d'écoles, notamment de l'enseignement spécialisé, ce qui peut s'avérer dangereux. Vu la longue distance de freinage d'urgence d'un tram avant de s'immobiliser, des drames sont à craindre.

En outre, le bien-être mental et la quiétude des riverains pâtiront du bruit causé par les trams, surtout dans les virages, sans parler des travaux d'entretien nocturnes. En 2014, Bruxelles Environnement avait d'ailleurs affirmé que la configuration de l'avenue de l'Hippodrome, où passe un tram dans une voirie étroite à front bâti continu, n'est pas favorable à une ambiance sonore modérée. Un tel « effet canyon » est en passe de se reproduire à Neder-over-Hembeek.

On peut également craindre les vibrations d'un tram, véhicule lourd qui endommage les habitations. Le passage des trams est une source de nuisances. C'est pour cette raison que le projet d'un tram n°71 à Ixelles a été enterré. Or, la même erreur risque de se reproduire ici, dans un quartier ayant des rues encore plus étroites.

Les commerçants n'attendent, quant à eux, rien du tram, qui va compromettre leurs affaires. La perspective d'un long et lourd chantier ne peut les réjouir. M. Carpent avance également que la circulation automobile, notamment celle des véhicules d'urgence, sera entravée par le tram. L'offre de stationnement sera aussi réduite. Il ajoute que la voirie du nouveau lotissement du Chemin vert, à peine réalisée, devra être refaite.

L'argument de l'effet « NIMBY » est une ultime preuve de la condescendance des autorités dans ce dossier. Pourtant, les signataires de la pétition ne sont pas tous des riverains du tracé.

M. Carpent affirme que le tram est un moyen de transport du passé, devenu obsolète, et peu flexible. Un tram de type 4000 pèse 52 tonnes, compte six moteurs et consomme 605 KWH. Son concurrent est le bus bi-articulé, qui consomme 544 KWH pour transporter un peu plus de passagers. En outre, il nécessite moins d'entretien qu'un tram. On peut aussi comparer le tram de type 3000 (39 tonnes, 4 moteurs, 420 KWH) avec un bus articulé électrique (272 KWH). A l'heure des énergies alternatives, telles que l'hydrogène, le choix du

de keuze voor de tram van een gebrek aan durf.

Er wordt vaak beweerd dat de komst van de tram zal leiden tot een herinrichting van de wegen en groene ruimten, maar hebben we daar een tram voor nodig? Er blijft niet veel groen meer over op de Groenweg.

Tenslotte zij erop gewezen dat er reeds een tramlijn is die Neder-over-Heembeek bedient, lijn nr. 3 (Esplanade-Churchill), die een halte "Heembeek" heeft. De voorstanders van tramlijn 10 voeren aan dat de huidige situatie de inwoners dwingt om over te stappen, om een bus naar Vilvoorde te nemen. Het verdwijnen van lijn 3 zal echter nadelig zijn voor de bewoners van de wijk De Wand, die niet meer rechtstreeks naar het stadscentrum zullen kunnen reizen.

De tram is alleen coherent als hij zich op een geschikte, brede en rechtlijnige weg bevindt. Dat is hier niet het geval. Het project voor tram nr. 10 is een onnodige en dure technische uitdaging. Laten we dus het busaanbod heroverwegen, in een constructieve dialoog. De heer Carpent rekent op de parlementsleden om daartoe te komen.

## II. Gedachtewisseling

De heer Marc Loewenstein zegt dat het openbaar vervoer harmonieus in het stedelijk weefsel moet worden geïntegreerd en de levenskwaliteit van de omwonenden, waaronder de integriteit van hun goederen, moet worden behouden. De stad moet ontworpen worden voor haar inwoners. De heer Loewenstein heeft herhaaldelijk de overlast aan de kaak gesteld die de omwonenden van de lijnen van het openbaar vervoer ondervinden, bijvoorbeeld op de Renbaanlaan, de Derbylaan, de Terkamerenlaan of het traject van de gelede bus 48.

De spreker heeft verschillende bewoners van de Heembeeksestraat en de Frans Vekemansstraat ontmoet en hun bezorgdheid over het tramproject gehoord. Hij is op de hoogte van de alternatieven die zijn voorgesteld, te beginnen met de dubbelgelede bus, maar deze komt niet voor in de plannen van de MIVB, noch van de stad Brussel en de regering, met name vanwege de grote afmetingen ervan, die ongeschikt zijn voor deze smalle straten. Bovendien zou een dergelijke bus niet meer parkeerplaatsen mogelijk maken.

De keuze van het vervoertuig naargelang de doorkruiste wegen is even belangrijk als de kwaliteit van de dienstverlening aan de MIVB-gebruikers. Het moet gebaseerd zijn op objectieve criteria. De optie van de dubbelgelede bus mag niet bij voorbaat worden uitgesloten, in naam van een principiële voorkeur voor de tram. Op dit ogenblik is het project van tram 10 echter al ver gevorderd. Het lijkt moeilijk om terug te krabbelen, zeker nu het dossier in handen is van de regering.

De indieners van de petitie zijn van mening dat het inspraakproces te wensen overliet. De minister en de MIVB moeten relevante en objectieve argumenten aandragen en proberen een dialoog te onderhouden. Het project moet zo nodig worden aangepast en er moeten antwoorden komen op

tram est un manque d'audace.

Il est souvent affirmé que l'arrivée du tram aura pour effet un réaménagement des voiries et des espaces verts, mais a-t-on besoin d'un tram pour cela ? Il ne reste plus grand-chose de vert au Chemin vert.

Il faut savoir enfin qu'il existe déjà une ligne de tram desservant Neder-over-Heembeek, la ligne n°3 (Esplanade-Churchill), qui compte un arrêt « Heembeek ». Les promoteurs du tram n°10 objectent que la situation actuelle contraint les habitants à une « rupture de charge », pour emprunter un bus vers Vilvoorde. Cependant, la disparition de la ligne n°3 pénalisera les habitants du quartier De Wand, qui ne pourront plus se rendre directement au centre-ville.

Le tram n'est cohérent que s'il est implanté sur une voirie adaptée, large et linéaire. Ce n'est pas le cas en l'espèce. Le projet de tram n°10 est un défi technique superflu et coûteux. Repensons donc l'offre de bus, dans le cadre d'un dialogue constructif. M. Carpent compte sur les parlementaires pour y parvenir.

## II. Échange de vues

M. Marc Loewenstein affirme que les transports publics doivent s'intégrer harmonieusement dans le tissu urbain et que la qualité de vie des riverains, dont l'intégrité de leurs biens, doit être préservée. La ville doit être pensée pour ses habitants. A plusieurs reprises, M. Loewenstein a dénoncé les nuisances dont des riverains de lignes de transports en commun ont pu souffrir, par exemple sur l'avenue de l'Hippodrome, l'avenue du Derby, le boulevard de la Cambre, ou encore le tracé du bus articulé 48.

L'orateur a rencontré plusieurs riverains de la rue de Heembeek et de la rue François Vekemans et a entendu leurs craintes au sujet du projet de tram. Il connaît les alternatives avancées, à commencer par le bus bi-articulé, mais celui-ci n'est pas dans les plans de la STIB, ni de la ville de Bruxelles et du gouvernement, notamment en raison de son large gabarit, inadapté dans ces rues étroites. En outre, un tel bus ne permettrait pas plus de places de stationnement.

Le choix du charroi en fonction des voiries traversées est aussi important que la qualité du service apporté aux usagers de la STIB. Il doit être fondé sur des critères objectifs. L'option du bus bi-articulé ne peut être écartée d'emblée, au nom d'une préférence de principe pour le tram. A l'heure qu'il est, le projet de tram 10 est cependant déjà fort avancé. Il semble difficile de faire marche arrière, d'autant moins que le dossier est entre les mains du gouvernement.

Les pétitionnaires estiment que le processus participatif laissait à désirer. Il s'agit pour la ministre et la STIB de livrer des arguments pertinents et objectifs et s'efforcent d'entretenir le dialogue. Il faut adapter le projet si cela s'avère nécessaire et apporter des réponses aux craintes des riverains.

de bezorgdheden van de omwonenden. De hinder die wordt veroorzaakt door de doorkomst van de tram moet tot een strikt minimum worden beperkt, en hetzelfde geldt overigens voor een gelede bus. De snelheid van de tram moet worden gereguleerd, aangezien het leven van de omwonenden onvermijdelijk zal veranderen door de komst van een tram in hun straat.

Bovendien zal de werf goed moeten worden beheerd. De straten in kwestie worden gekenmerkt door oude huizen en de vrees voor beschadiging kan niet worden genegeerd. De ervaring die in de Renbaanlaan is opgedaan, moet als basis worden gebruikt. Bovendien moet de handelsdynamiek behouden blijven.

Vanuit dit oogpunt zal de regering ervoor moeten zorgen dat ruim voor de aanvang van de werkzaamheden volledige informatie wordt verstrekt. Het zou goed zijn als deskundigen elk huis in de buurt van de toekomstige lijn konden analyseren, om de stand van zaken vóór en na de werf te vergelijken. De heer Loewenstein vraagt ook om tijdens de bouwperiode meetapparatuur voor trillingen en lawaai te installeren.

De heer Arnaud Verstraete waardeert enorm het instrument van de petitie, zodat parlementsleden een dialoog kunnen aangaan met burgers. Het is belangrijk dat burgers zich rechtstreeks tot het parlement kunnen richten, zeker als het gaat om een onderwerp waar 2.500 ondertekenaars van wakker liggen.

De bezorgdheden die de indieners naar voren brengen zijn begrijpelijk. Zij noemen de verkeersveiligheid rond scholen, trillingen en lawaai, maar ook parkeren en de gevolgen voor de lokale handel. Zij willen ook het karakter en de rust van de wijk, zoals zij die vandaag kennen, behouden. Het is nu zaak na te gaan hoe het best op deze kritiek kan worden gereageerd, hetgeen betekent dat duidelijk moet worden aangegeven welke punten aan de orde worden gesteld.

De heer Verstraete waardeert ook de genuanceerde toon van de petitie, waarin bepaalde verdiensten van de tram worden erkend. Is de tram in alle gevallen uitgesloten voor de initiatiefnemers van de petitie, ongeacht de modaliteiten? De heer Verstraete was verbaasd hen te horen zeggen dat de tram een verouderd vervoermiddel is. Hij is het daar helemaal niet mee eens. De tram blijft een efficiënt voertuig, ook al is de bus in sommige gevallen nog efficiënter. Het Gewest moet de rol van de tram in Brussel verder versterken.

Met een groeiende bevolking en als economisch hart van het land, zal Brussel pendelaars blijven aantrekken. Daarom moet aandacht worden besteed aan de mobiliteit en moet worden ingezet op de meest efficiënte verplaatsingswijzen om de levenskwaliteit van de inwoners te verbeteren, volgens het beroemde STOP-principe (stappen, trappen, openbaar vervoer en personenwagen). Wandelen is het meest geschikte vervoermiddel, vóór fietsen, openbaar vervoer en ten slotte het persoonlijk gemotoriseerd vervoer.

Brussel gaat gebukt onder een overdaad aan auto's, die de luchtkwaliteit verstoren, verkeersonveiligheid veroorzaken en grote delen van de openbare ruimte in beslag nemen, die

Les nuisances dues au passage du tram doivent être réduites au strict minimum, et il en va d'ailleurs de même d'un bus articulé. La vitesse du tram doit être régulée, sachant que la vie des riverains sera immanquablement changée par l'arrivée d'un tram dans leur rue.

Par ailleurs, le chantier devra être bien géré. Les rues considérées se caractérisent par de vieilles maisons et on ne peut ignorer les craintes tirées d'une dégradation de celles-ci. Il faut s'appuyer sur l'expérience acquise à l'avenue de l'Hippodrome. De plus, il s'agit de préserver la dynamique commerciale.

Dans cette perspective, le gouvernement devra veiller à une information complète, bien avant le début des travaux. Il serait bon que des experts analysent chaque maison aux abords de la future ligne, pour comparer l'état des lieux avant et après le chantier. M. Loewenstein demande également d'installer des appareils de mesure des vibrations et du bruit pendant le chantier.

M. Arnaud Verstraete accorde un grand prix à l'instrument de la pétition, afin que les parlementaires puissent entrer en dialogue avec les citoyens. Il est important que les citoyens puissent prendre directement la parole devant le parlement, certainement pour un sujet qui suscite l'inquiétude de 2.500 signataires.

Les inquiétudes mises en avant par les pétitionnaires sont compréhensibles. Ils évoquent la sécurité routière aux abords des écoles, les vibrations et le bruit, mais aussi le stationnement et les effets sur le commerce local. Ils entendent aussi préserver le caractère et la quiétude du quartier, tels qu'on les connaît aujourd'hui. Il s'agit à présent d'examiner les meilleures réponses possibles à ces critiques, ce qui suppose d'identifier clairement les problèmes soulevés.

M. Verstraete apprécie également le ton nuancé de la pétition, qui reconnaît certains mérites au tram. Les initiateurs de la pétition sont-ils en toutes hypothèses opposés à l'arrivée d'un tram, quelles qu'en soient les modalités? M. Verstraete a été surpris de les entendre dire que le tram était un moyen de transport obsolète. Il n'est pas du tout de cet avis. Le tram reste un véhicule efficace, même si le bus l'est plus encore dans certains cas. La Région doit renforcer encore le rôle du tram à Bruxelles.

Avec une population en croissance et une économie qui reste la première du pays, Bruxelles continuera d'attirer à elle des navetteurs. Il faut donc veiller à la mobilité et miser sur les moyens de transport les plus efficaces, pour améliorer la qualité de vie des habitants, selon le fameux principe STOP (stappen, trappen, openbaar vervoer en personenwagen). La marche est le moyen de transport le plus indiqué, avant le vélo, les transports en commun et enfin la voiture individuelle.

Bruxelles souffre d'un excès de voitures, qui dégradent la qualité de l'air, engendrent de l'insécurité routière et occupent de larges portions de l'espace public, qui pourraient être

aan iedereen zou kunnen worden teruggegeven. Het tramproject in Neder-over-Heembeek ligt in de lijn van deze aanpak. Door het schrappen van parkeerplaatsen krijgen mensen en handelszaken meer ruimte, bijvoorbeeld om terrassen aan te leggen. De aanleg van een tramlijn is een kans om de openbare ruimte volledig opnieuw uit te denken. De MIVB is ervan overtuigd dat een tram geschikter zou zijn voor Neder-over-Heembeek dan een bus.

Om de levenskwaliteit en het economische weefsel van deze wijk in stand te houden, moet worden geïnvesteerd in openbaar vervoer en alternatieven voor de auto. Het project voor tram 10 is daar een voorbeeld van. Het is de bedoeling de verbinding tussen Neder-over-Heembeek en het centrum te verbeteren. Dit project zal een stimulans zijn voor de lokale economie, en geen belemmering, zoals de indieners van de petitie lijken te geloven. Nergens in Brussel werd een daling van de handel vastgesteld bij de komst van een tram.

Kortom, de doelstellingen die met de petitie worden nagestreefd zijn legitiem, te beginnen met de verkeersveiligheid, waaraan de MIVB veel belang hecht. De bezorgdheden van de omwonenden, met name over het verdwijnen van parkeerplaatsen, moeten worden gehoord. Deze kwestie wordt nog bestudeerd. Er zullen natuurlijk parkeerplaatsen moeten verdwijnen, om ruimte te maken voor andere verplaatsingswijzen, maar zij zullen worden gecompenseerd buiten de openbare weg.

Ook de bezorgdheden over de trillingen van de tram zijn legitiem. De MIVB tracht deze overlast tot een minimum te beperken, onder meer door middel van trillingsmatten, die een levensduur hebben van 25 tot 30 jaar, wat behoorlijk lang is.

Er kunnen dus oplossingen worden gevonden voor de bezorgdheden van de indieners. Verdere dialoog met de MIVB en het Gewest is nodig om deze oplossingen te verduidelijken. Zijn de indieners van de petitie bereid een dergelijke dialoog aan te gaan?

Mevrouw Ingrid Parmentier is verheugd deze petitie te bespreken. Het is belangrijk om de bezorgdheden van de Brusselaars te horen en te bespreken. De spreekster betreurt het dat de indieners het gevoel hebben gehad met minachting te zijn behandeld.

Het doel van dit tramlijnproject is Neder-over-Heembeek te ontsluiten en te verbinden met de noordwijk. Het zal bijdragen tot de verbetering van de openbare ruimte in Neder-over-Heembeek, met een volledige vernieuwing van de straten waar de tram zal doorrijden, die rustiger zullen worden dankzij een nieuw verkeersplan. De tram is een doeltreffend middel om het openbaar vervoer in deze wijk te verbeteren, omdat hij meer capaciteit heeft dan een bus, maar ook omdat de aanlegtijd en -kosten veel lager zijn dan die van een metro.

Mevrouw Parmentier woont zelf in een afgelegen wijk in het zuiden van Ukkel, waar geen metro is. Tram 92, in combinatie met de trein, is daar het meest geschikte vervoermiddel. Een ander voorbeeld is tramlijn 9 (Simonis-Koning Boudewijn), die vóór de ingebruikneming aanleiding gaf tot bezorgdheid, voordat hij algemene steun kreeg.

rendues à tous. Le projet de tram à Neder-over-Heembeek s'inscrit dans cette optique. La suppression de places de stationnement accordera plus d'espace aux gens et aux commerces, par exemple pour installer des terrasses. L'aménagement d'une ligne de tram est l'occasion de repenser complètement l'espace public. La STIB est convaincue qu'un tram serait plus adapté à Neder-over-Heembeek qu'un bus.

Pour préserver la qualité de vie et le tissu économique dans ce quartier, il faut investir dans les transports en commun et élaborer des alternatives à la voiture. Le projet de tram n°10 en est un exemple. Il s'agit d'améliorer la liaison entre Neder-over-Heembeek et le centre. Ce projet sera un adjuvant de l'économie locale, et non une entrave, comme les pétitionnaires semblent le croire. Nulle part à Bruxelles on a constaté un déclin du commerce là où une ligne de tram avait été inaugurée.

En conclusion, les objectifs poursuivis par la pétition sont légitimes, à commencer par la sécurité routière, à laquelle la STIB est très attentive. Les préoccupations des riverains, notamment celles sur la suppression de places de stationnement, doivent pouvoir être entendues. Cette question est encore à l'étude. Des places de stationnement devront bien sûr être supprimées, au bénéfice de tous les autres usagers, mais elles seront compensées hors de la voirie.

Les inquiétudes liées aux vibrations des trams sont aussi légitimes. La STIB œuvre à réduire autant que possible ces nuisances, entre autres au moyen de coussins d'absorption, qui ont une durée de vie de 25 à 30 ans, ce qui est loin d'être négligeable.

Des solutions sont donc envisageables face aux inquiétudes des pétitionnaires. Il faut que le dialogue se poursuive avec la STIB et la Région, afin de préciser ces solutions. Les pétitionnaires sont-ils disposés à un tel dialogue ?

Mme Ingrid Parmentier se félicite de discuter de cette pétition. Il est important d'entendre les préoccupations des Bruxellois et d'en débattre. L'intervenante regrette que les pétitionnaires aient eu le sentiment d'avoir été traité avec mépris.

Ce projet de ligne de tram a pour objectif de désenclaver Neder-over-Heembeek et de le relier au quartier nord. Il contribuera à améliorer l'espace public à Neder-over-Heembeek, avec une rénovation complète des rues où passera le tram, qui seront apaisées grâce à un nouveau plan de circulation. Le tram est un moyen efficace d'améliorer les transports publics dans ce quartier, vu sa capacité supérieure à celle d'un bus, mais aussi ses délais et coût de construction, bien moindres que ceux d'un métro.

Mme Parmentier habite elle-même dans un quartier enclavé, dans le sud d'Uccle, dépourvu de métro. Le tram 92, combiné au train, y est le moyen de transport le plus approprié. On peut aussi évoquer le tram 9 (Simonis-Roi Baudouin), qui a suscité des inquiétudes avant son inauguration, avant d'emporter l'adhésion générale.

De indieners stellen voor om te kiezen voor een bus in plaats van een tram, maar de MIVB heeft de potentiële behoeften, ook in de toekomst, zorgvuldig geanalyseerd. Verwacht wordt dat de vraag naar openbaar vervoer nog zal toenemen, gezien de klimaatdoelstellingen. Het resultaat is dat de tram het meest geschikt is.

De indieners maken bezwaar tegen het feit dat de tramroute langs scholen en crèches loopt. Deze aantrekkingspolen moeten echter goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Het zijn vaak de auto's van ouders die hun kinderen naar school of naar de crèche brengen die ongelukken veroorzaken. Uiteraard moeten er veiligheidsmaatregelen worden genomen, waaronder opleidingen voor de bestuurders, om ongevallen met de tram te voorkomen. De MIVB baat ongeveer 400 trams uit, waarvan vele rijden op met andere voertuigen gedeelde wegen, en het aantal ongevallen is sinds 2016 voortdurend gedaald. In 2020 waren er bijvoorbeeld 27 ongevallen met voetgangers en 19 met fietsers, voor 14 miljoen afgelegde km's en 86 miljoen afgelegde ritten.

In de petitie wordt ook het gevaar van de tramsporen voor fietsers aan de kaak gesteld, wat een vaststaand feit is. Daarom werd de gewestelijke fietsroute verplaatst ten opzichte van de straten waarlangs de tram zal rijden.

De route werd vastgelegd na een inspraakprocedure en het valt te betreuren dat deze procedure niet aan de verwachtingen van de indieners van de petitie heeft voldaan. Anderzijds heeft de MIVB grote technische inspanningen geleverd om de hinder van trillingen en geluid van de trams te beperken. Een soepelere besturing is op zijn plaats en de sporen worden regelmatig onderhouden.

Een bouwplaats in uitvoering brengt onvermijdelijk ongemakken met zich mee. Maar men moet toegeven dat het centrum van Neder-over-Heembeek aan herinrichting toe is; er zouden hoe dan ook stedenbouwkundige renovatiewerken zijn geweest. Ten slotte spreekt het vanzelf dat de indieners op de hoogte moeten worden gehouden van alle beslissingen die in het kader van het project worden genomen.

Mevrouw Parmentier merkt op dat dit niet de eerste petitie is die door de gehoorde personen is ingediend. Tot wie waren de vorige gericht en wat waren de verzoeken? Welke antwoorden hebben zij gekregen? Voldoet het huidige openbaarvervoersaanbod volgens de indieners aan de behoeften, ook die van niet-gemotoriseerde personen? Om welke redenen zou het inspraakproces mislukt zijn? Zijn zij ten slotte door de MIVB op de hoogte gebracht van de maatregelen die zijn genomen om de werkzaamheden te begeleiden?

Mevrouw Cielte Van Achter is onder de indruk van de 2500 handtekeningen die met deze petitie zijn verzameld, die bovendien een constructieve en complete aanpak heeft. Zoals de indieners hebben aangegeven, is de tram gekozen op basis van ramingen van de behoeften aan openbaar vervoer, maar zonder ooit een vergelijkende analyse te hebben gemaakt met andere soorten voertuigen. De kostprijs van deze voertuigen is nochtans van groot belang, gezien de financiële

Les pétitionnaires proposent d'opter pour un bus plutôt qu'un tram, mais la STIB a scrupuleusement analysé les besoins potentiels, y compris dans le futur. On espère une demande encore supérieure en transports en commun, vu les objectifs climatiques. Il en ressort que c'est le tram qui est le plus adéquat.

Les pétitionnaires objectent que le tracé du tram longe des écoles et des crèches. Or, ces pôles d'attraction doivent être correctement desservis par les transports en commun. Ce sont souvent les voitures des parents conduisant leurs enfants à l'école ou à la crèche qui causent des accidents. Bien entendu, il faudra prendre des mesures de sécurité, dont des formations aux conducteurs, pour éviter des accidents impliquant un tram. La STIB exploite quelque 400 trams, en bonne partie sur des voiries partagées avec d'autres véhicules, et le nombre d'accidents n'a cessé de diminuer depuis 2016. A titre d'exemple, 27 accidents avec des piétons sont survenus en 2020 et 19 avec des cyclistes, pour 14 millions de km parcourus et 86 millions de voyages réalisés.

La pétition dénonce également le danger des rails de tram pour les cyclistes, ce qui est un fait établi. Pour cette raison, l'itinéraire cyclable régional a été déplacé par rapport aux rues où passera le tram.

Le tracé a été déterminé à l'issue d'une participation citoyenne et on peut regretter que cette procédure n'ait pas répondu aux attentes des pétitionnaires. D'autre part, la STIB a réalisé de gros efforts techniques afin de réduire les nuisances dues aux vibrations et au bruit des trams. Une conduite plus souple est de mise et les voies sont régulièrement entretenues.

Un chantier en cours de réalisation comporte inévitablement des désagréments. Mais il faut bien admettre que le centre de Neder-over-Heembeek a besoin d'un réaménagement ; il y aurait de toute façon eu des chantiers de rénovation urbanistique. Enfin, il va de soi que les pétitionnaires doivent être tenus au courant de toutes les décisions prises dans le cadre du projet.

Mme Parmentier relève que cette pétition n'est pas la première initiée par les personnes entendues. A qui furent adressées les précédentes et quelles en étaient les demandes ? Quelles furent les réponses obtenues ? L'offre de transports en commun actuelle correspond-elle, selon les pétitionnaires, aux besoins, y compris des personnes non motorisées ? Pour quels motifs le processus participatif aurait-il échoué ? Enfin, ont-ils été informés par la STIB des mesures prises pour encadrer les travaux ?

Mme Cielte Van Achter est impressionnée par les 2500 signatures récoltées par cette pétition, qui a en outre une approche constructive et complète de la problématique. Comme les pétitionnaires l'ont souligné, le tram a été choisi à partir des estimations de besoins en transports publics, mais sans jamais procéder à une analyse comparative avec d'autres types de véhicules. Pourtant, le coût de ces véhicules a toute son importance, quand on sait les difficultés financières dans

moelijkheden waarin het Gewest verkeert. De minister van Financiën heeft erkend dat het Gewest dergelijke uitgaven niet buiten de begroting om kan blijven doen. Minister Elke Van den Brandt moet duidelijkheid verschaffen over de budgettaire vooruitzichten voor het project van tram 10. Wordt dit ook buiten de begroting gehouden?

De indieners zijn sterk gekant tegen de keuze voor een route door smalle straten. Willen zij gewoon een andere route voor deze lijn, of wijzen zij de komst van een tram hoe dan ook af? Vinden zij dat buslijn 56 (Buda-Schuman) toereikend is voor de behoeften van de inwoners van Neder-over-Heembeek? De afschaffing van tram 3 naar de wijk De Wand zou in ieder geval nadelig zijn voor deze bewoners en winkeliers.

Mevrouw Leila Agic verheugt zich over de gelegenheid om met de indieners van de petitie in dialoog te treden. De komst van een tram haalt het leven in een wijk immers overhoop zodra hij wordt aangelegd. Het door de MIVB gestarte inspraakproces was gebaseerd op de effectbeoordeling en een prospectieve analyse, voorafgaand aan de start van het aanstaande openbaar onderzoek. Niettemin wordt vastgesteld dat de indieners van mening zijn dat verscheidene vragen niet zijn beantwoord. Mevrouw Agic moedigt de MIVB dan ook aan haar raadplegingen en inspraakprocessen voort te zetten, gezien de vragen die nog rijzen. Het parlement zal ook de uitvoering van het tramlijnproject op de voet moeten volgen.

Het Gewest moet het openbaar vervoeraanbod verhogen. De tram lijkt in dit geval het meest geschikte vervoermiddel te zijn, omdat hij een grotere capaciteit heeft dan een bus.

De heer Youssef Handichi merkt op dat het tramproject al enkele jaren voor opschudding zorgt in Neder-over-Heembeek. Men hoeft maar door de buurt te lopen om te zien dat de wijk vol hangt met affiches tegen het tramproject. Hij steunt de bewoners van Neder-over-Heembeek in hun strijd, en zij hebben verschillende geloofwaardige alternatieven voor de tram naar voren gebracht. De MIVB wil gewoon de projecten doorduwen en de kritiek naast zich neerleggen.

Waarom slagen de MIVB en de regering er niet in de zeer concrete reële angsten van de bewoners weg te nemen, terwijl de minister zweert bij de zogenaamde "autoluwe wijken"? Het woord "co-constructie" wordt vaak in de mond genomen, maar is hier helemaal niet van toepassing.

Mevrouw Carla Dejonghe zegt dat burgerparticipatie bij een project van deze omvang van essentieel belang is. Het verzamelen van 2.500 handtekeningen is niet niks. Wij kunnen de bezorgdheid van de indieners begrijpen. Hun argumenten moeten nauwgezet geanalyseerd worden. De tram mag geen bron van overlast zijn.

Dit gezegd zijnde; Neder-over-Heembeek is al jaren aan het uitbreiden, zowel economisch als wat het aantal inwoners betreft. Er is meer openbaar vervoer nodig om Neder-over-Heembeek te ontsluiten. Een bus heeft zijn nadelen, zoals minder capaciteit en minder comfort. Het valt niet te ontkennen dat dit project een weerslag zal hebben op het

lesquelles la Région se débat. Le ministre des Finances a reconnu que la Région ne pourrait continuer à réaliser de telles dépenses hors du périmètre budgétaire. Il faudrait que la ministre Elke Van den Brandt apporte des précisions quant aux perspectives budgétaires du projet de tram n°10. Celui-ci est-il aussi maintenu en dehors du périmètre budgétaire ?

Les pétitionnaires rejettent vivement le choix du tracé dans des rues étroites. Souhaiteraient-ils simplement un autre tracé pour cette ligne, ou rejettent-ils en tout état de cause l'arrivée d'un tram ? Estiment-ils que la ligne de bus n°56 (Buda-Schuman) suffit aux besoins des Neder-over-Heembeekois ? La suppression du tram n°3 vers le quartier De Wand pénaliserait en tout cas ces habitants et ces commerçants.

Mme Leila Agic se félicite de pouvoir dialoguer avec les auteurs de la pétition. L'arrivée d'un tram chamboule en effet la vie d'un quartier, dès la mise en chantier. Le processus participatif initié par la STIB s'est appuyé sur l'étude d'impact et une analyse prospective, avant le lancement de l'enquête publique à venir. On constate néanmoins que les pétitionnaires estiment que plusieurs questions sont restées sans réponse. Mme Agic encourage donc la STIB à poursuivre ses consultations et son processus participatif, vu les questionnements qui se posent encore. Le parlement devra également suivre attentivement la mise en œuvre de ce projet de ligne de tram.

La Région se doit d'accroître son offre de transports en commun. Or, le tram paraît le moyen de transport le plus approprié en l'espèce, car il a une capacité supérieure à un bus.

M. Youssef Handichi constate que le projet de tram suscite des remous à Neder-over-Heembeek depuis plusieurs années. Il suffit de s'y promener pour constater que ce quartier est bardé d'affiches d'opposition au projet de tram. Il soutient dans leur lutte les habitants de Neder-over-Heembeek, qui avancent d'ailleurs plusieurs alternatives crédibles au tram. La STIB veut avancer dans ses projets, en balayant les critiques.

Pourquoi la STIB et le gouvernement ne parviennent pas à apaiser les craintes bien concrètes des habitants, alors que la ministre ne jure que par les quartiers dits « apaisés » ? Le mot de « co-construction » est souvent brandi, mais il n'est pas du tout d'application ici.

Mme Carla Dejonghe affirme que la participation citoyenne est essentielle dans un projet d'une telle ampleur. Parvenir à rassembler 2.500 signatures, ce n'est pas rien. On peut comprendre les inquiétudes des pétitionnaires. Leurs arguments doivent être scrupuleusement analysés. Le tram ne peut être une source de nuisances.

Ceci étant dit, Neder-over-Heembeek est en développement depuis des années, tant sur le plan économique qu'en termes de nombre d'habitants. Il faut y accroître les transports en commun, pour désenclaver Neder-over-Heembeek. Un bus a ses inconvénients, tels qu'une moindre capacité et un moindre confort. On ne peut nier que



leven in de wijk en op de winkels. In ieder geval moet de dialoog worden voortgezet.

De heer David Weytsman heeft de minister hier verschillende malen over ondervraagd. Het moet gezegd worden dat Neder-over-Heembeek, naast de problemen van gebrek aan netheid en aan veiligheid, dringend toe is aan herinrichting en een beter aanbod van openbaar vervoer.

De verdeling van de bushaltes in Mutsaard, even ten noorden van Neder-over-Heembeek, is lager dan elders in Brussel. Het is vanuit dit gebied dat het vervoersaanbod in Neder-over-Heembeek versterkt moet worden. Tramproject 10 is daar een tegenvoorbeeld van, want de tramverbinding met de wijk Mutsaard wordt opgeheven.

De burgerparticipatie die werd uitgevoerd, waarbij slechts 35 burgers betrokken waren, was verre van optimaal. De kwestie van de vervoersmodi werd terzijde geschoven, ondanks de garanties die in het begin gegeven waren. Een deel van het probleem was dat de MIVB en de Stad Brussel een aantal vragen niet hebben beantwoord.

Meer fundamenteel kan men zich afvragen of er werkelijk behoefte is aan een tram in Neder-over-Heembeek. De achterliggende bedoeling is dit deel van Brussel dichter dan ooit te maken, ook al zijn er al veel inwoners bijgekomen en zou het juist " tot rust " gebracht moeten worden.

Het tramproject berust op een misverstand over de mobiliteitsbehoeften in Neder-over-Heembeek. Verbindingen met Jette of Evere moeten worden ontwikkeld in plaats van met het centrum. Bovendien komt slechts 35% van de mensen die in Neder-over-Heembeek werken, uit ons Gewest.

Waarom sluit de MIVB de optie van een dubbelgelede bus voor Neder-over-Heembeek uit? Er wordt beweerd dat een tram een grotere capaciteit heeft dan een bus, wat niet waar is als men de capaciteit van een dubbelgelede bus in aanmerking neemt. Een tram is echter duurder en veroorzaakt meer overlast. Voor de helft van de 75 miljoen euro die voor tram 10 is uitgetrokken, hadden de trottoirs en wegen in Neder-over-Heembeek volledig vernieuwd kunnen worden.

De heer Weytsman betwist de bewering van de heer Loewenstein dat het te laat is. Er bestaat niet zoiets als het lot. Kortom, dit tramproject is een vergissing, gebaseerd op politieke motieven. Het geld zou aan andere behoeften moeten worden besteed.

Mevrouw Isabelle Pauthier was ooit betrokken bij het participatieproces voor het tramproject toen zij actief was in het maatschappelijk middenveld. Zij gaat nu graag in op deze petitie, die een instrument is van de directe democratie en die er idealiter toe zou moeten leiden dat de leden van de commissie zich van politieke houdingen ontdoen.

Lange tijd was Neder-over-Heembeek "uit het oog, uit het hart" in Brussel. Deze wijk heeft een dorpsgevoel behouden, bezield door een dynamische gemeenschap, wat blijkt uit het aantal ondertekenaars van de petitie. Maar omdat de stad Brussel daar nog verschillende stukken grond bezit, is het de

ce chantier aura des incidences sur la vie du quartier et sur ses commerces. Il faut en tout cas poursuivre le dialogue.

M. David Weytsman a interrogé la ministre à plusieurs reprises sur ce sujet. Il faut bien dire que Neder-over-Heembeek, outre ses problèmes de malpropreté et d'insécurité, a bien besoin d'un réaménagement et d'une meilleure offre de transports en commun.

La répartition des arrêts de bus à Mutsaard, juste au nord de Neder-over-Heembeek, est plus faible qu'ailleurs à Bruxelles. C'est à partir de ce quartier qu'il faut renforcer l'offre de transport à Neder-over-Heembeek. Or, le projet de tram n°10 en est un contre-exemple, car il supprime la liaison du tram vers le quartier Mutsaard.

La participation citoyenne menée, qui ne rassembla que 35 citoyens, fut loin d'être optimale. La question du mode de transport a été écartée, malgré les assurances données au départ. Une partie du problème provient du fait que la STIB et la ville de Bruxelles n'ont pas répondu à certaines questions.

Plus fondamentalement, on peut s'interroger sur la réelle nécessité d'un tram à Neder-over-Heembeek. L'intention sous-jacente est de densifier à tout crin cette partie de Bruxelles, alors qu'elle a déjà vu arriver de nombreux habitants et qu'il faudrait au contraire « l'apaiser ».

Le projet de tram se fonde sur une compréhension erronée des besoins en mobilité à Neder-over-Heembeek. Il faudrait davantage développer les liaisons vers Jette ou vers Evere, plutôt que vers le centre. De plus, seuls 35% des personnes qui travaillent à Neder-over-Heembeek proviennent de notre Région.

Pourquoi la STIB écarte-t-elle l'option d'un bus bi-articulé pour Neder-over-Heembeek ? On objecte qu'un tram a une capacité supérieure à celle d'un bus, ce qui est faux, quand on sait la capacité d'un bus bi-articulé. Or, un tram est plus coûteux et génère plus de nuisances. Pour la moitié du budget de 75 millions d'euros afférant au tram 10, on aurait pu complètement rénover les trottoirs et les voiries de Neder-over-Heembeek.

M. Weytsman conteste l'assertion de M. Loewenstein selon laquelle il serait trop tard. Il n'y a pas de fatalité. En conclusion, ce projet de tram est une erreur, reposant sur des motifs politiques. Il faudrait consacrer cet argent à d'autres besoins.

Mme Isabelle Pauthier a jadis collaboré, lorsqu'elle était active dans la société civile, à l'élaboration du processus participatif dédié à ce projet de tram. Elle se réjouit à présent de discuter de cette pétition, qui est un outil de démocratie directe et qui devrait idéalement conduire les membres de la commission à se dépouiller de postures politiciennes.

Longtemps, Neder-over-Heembeek a été « loin des yeux, loin du cœur » de la ville de Bruxelles. Ce quartier a conservé un esprit villageois, animé par une communauté dynamique, ce que corrobore le nombre de signataires de la pétition. Or, la ville de Bruxelles y détenant encore plusieurs terrains, il a

laatste decennia getransformeerd door talrijke bouwprojecten. De dichtheid is aanzienlijk toegenomen. Met het oog hierop hebben verschillende verenigingen aangedrongen op betere verbindingen met het openbaar vervoer en betere openbare voorzieningen in dit deel van de stad.

De afgelopen tien jaar heeft het Gewest gestreefd naar een polycentrische benadering van de stad, in tegenstelling tot wat lange tijd de overhand heeft gehad. Dit is het concept van de "stad op tien minuten", dat onder andere het lawaai van het wegverkeer moet helpen verminderen.

Mevrouw Pauthier betreurt de wijze waarop de openbare raadpleging is verlopen. Erkend moet worden dat deze processen niet door de openbaar-vervoerexploitant kunnen worden uitgevoerd, maar door onafhankelijke adviesbureaus. De antwoorden aan de omwonenden mogen niet worden omgeven door technische aspecten. De echte beweegredenen moeten worden gegeven.

Het Gewest kiest voor een tram, rekening houdend met de ontwikkeling van de bevolking op korte en lange termijn, de aanleg van openbare infrastructures zoals scholen en de vestiging van bedrijven. Er zij op gewezen dat deze analyse is uitgevoerd op regionale schaal, en niet alleen voor Neder-over-Heembeek. Er is een potentieel aan nieuwe gebruikers die aangetrokken worden door de voordelen van de tram. Dit project, dat weliswaar moeilijk te projecteren is vanuit de bestaande situatie, zal de openbare ruimte verfraaien en moet de verkeersopstoppingen in dit gebied voorkomen. Het doel is de modal shift aan te moedigen. Tram nr. 9 (Simonis - Koning Boudewijn) is een geslaagd voorbeeld van zo'n reconversie, om nog maar te zwijgen van de verwachte effecten van het nieuwe parkeerplan van de stad Brussel.

Mevrouw Pauthier beëindigt haar betoog met een uitnodiging om de dialoog voort te zetten.

\*  
\*\*

De heer Xavier Daems, de indiener van de petitie, antwoordt dat de werkzaamheden en de daaropvolgende doortocht van de trams tot extra kosten voor de omwonenden zouden leiden, gezien de schade die door de trillingen wordt veroorzaakt. Neder-over-Heembeek is helemaal niet overbelast door het autoverkeer. Dit tramproject beantwoordt aan geen enkele behoefte. Weinig bewoners van deze wijk werken nog in het centrum van de stad. De initiatieven van het Gewest scheppen onzekerheid en leiden tot het vertrek van verscheidene handelaars. U kunt niet overal voetgangerszones aanleggen. Neder-over-Hembeek dreigt in slaap te vallen. De winkeliers in dit district, die net twee jaar onder de gezondheidsbeperkingen achter de rug hebben, kijken alleen maar uit naar een herstel en zijn ontzet over de aangekondigde werken.

De heer André Deférière voegt eraan toe dat Neder-over-Heembeek ooit een tramlijn had, tot halverwege de jaren vijftig. De huidige busdienst is meer dan voldoende voor de behoeften van wat nog steeds een dorp is. De werknemers van de "werkgelegheidspool" verplaatsen zich bijna uitsluitend

été transformé lors des dernières décennies, à cause de nombreux projets immobiliers. La densité y a été considérablement accrue. Dans cette perspective, plusieurs associations ont clamé la nécessité d'améliorer la desserte en transports en commun et l'offre d'équipements publics dans cette partie de la ville.

La Région entend privilégier depuis une dizaine d'années une approche polycentrique de la ville, au contraire de ce qui a longtemps prévalu. C'est le concept de « la ville à dix minutes », qui devrait entre autres contribuer à réduire le bruit du trafic routier.

Mme Pauthier regrette la façon dont la concertation citoyenne s'est déroulée. Il faut acter le fait que ces processus ne peuvent être menés par l'opérateur de transport public, mais bien par des bureaux d'étude indépendants. Les réponses aux riverains ne peuvent être entourées d'aspects techniques. Il faut apporter les réelles motivations.

La Région opte pour un tram, eu égard à l'évolution de la population à court et à long terme, à la création d'infrastructures publiques telles que des écoles et à l'installation d'entreprises. Il faut souligner que cette analyse a été réalisée à l'échelle régionale, et pas seulement à celle de Neder-over-Heembeek. Il faut compter sur un potentiel de nouveaux usagers, attirés par les avantages du tram. Ce projet, dans lequel il est certes difficile de se projeter à partir de la situation existante, viendra embellir l'espace public et devrait éviter une congestion automobile dans ce quartier. L'objectif est d'inciter au report modal. Le tram n°9 (Simonis – Roi Baudouin) est un exemple réussi d'une telle reconversion, sans parler des effets attendus du nouveau plan de stationnement de la ville de Bruxelles.

Mme Pauthier termine son intervention par une invitation à poursuivre le dialogue.

\*  
\*\*

M. Xavier Daems, pétitionnaire, rétorque que les travaux puis le passage des trams engendreront des surcoûts pour les riverains, vu les dégâts causés par les vibrations. Neder-over-Heembeek n'est pas du tout engorgé par la circulation automobile. Ce projet de tram ne répond donc à aucun besoin. Peu d'habitants de ce quartier travaillent encore dans le centre de la ville. Les initiatives de la Région engendrent de l'incertitude et le départ de plusieurs commerçants. On ne peut installer des piétonniers partout. Neder-over-Hembeek risque de se transformer en un grand dortoir. Les commerçants de ce quartier, qui viennent de subir deux ans de restrictions sanitaires, n'aspirent qu'à la reprise et sont effarés des travaux annoncés.

M. André Deférière ajoute que Neder-over-Heembeek a connu jadis une ligne de tram, jusqu'au milieu des années 1950. L'offre actuelle des bus suffit largement aux besoins de ce qui reste un village. Les travailleurs du « pôle emploi » se déplacent presque exclusivement en voitures. La comparaison

met de auto. De vergelijking met tram nr. 9 is niet echt relevant, omdat deze tram over brede lanen rijdt, in tegenstelling tot de wegen die voor tram nr. 10 gepland zijn. Dit laatste zal de kwaliteit van het bestaan van de omwonenden aantasten.

De openbare raadpleging die tot nu toe is gehouden, verdient kritiek omdat zij zeer beperkt van opzet is. Vanaf de eerste vergadering in januari 2019 werd de keuze voor de tram als onweerlegbaar voorgesteld. Tot slot zijn alle uitgevoerde studies gebaseerd op een verouderde context, namelijk die van vóór de COVID-19-crisis, en de razendsnelle opkomst van het telewerk. Het Gewest zou een plaatselijk referendum moeten organiseren over dit tramproject.

De heer Claude Carpent bespeurt een fatalistische toon bij de parlementsleden. Hij bevestigt dat hij alle beschikbare middelen en rechtsmiddelen zal aanwenden om zich tegen het tramproject te verzetten.

De heer Verstraete vraagt of de indieners de tramoptie zonder meer verwerpen. De heer Carpent is geneigd ja te zeggen, en men mag aannemen dat de indieners tevreden zijn met de huidige busdienst. Dit aanbod kan zeker geoptimaliseerd worden, maar de bussen zijn nog lang niet verzadigd.

Men zegt dat de tram milieuvriendelijk is, maar daarmee gaat men voorbij aan de fijne deeltjes die een tram uitstoot door de stroomafnemer en de wrijving van de wielen op de sporen. Men hoeft slechts te kijken naar het metaalstof dat de aan de rand van de lijnen geparkeerde auto's bedekt om daarvan overtuigd te raken. Bovendien vrezende fietsers de tramsporen.

Er werden drie petitie tegen het tramproject opgesteld, zodra duidelijk werd dat het participatieproces hoe dan ook tot de keuze van de tram zou leiden. Er werd een buurtcomité gevormd om tegen deze opgelegde keuze te strijden. Hij heeft slechts één keer de burgemeester van Brussel kunnen ontmoeten. Dit was de derde petitie die naar het parlement werd gezonden. Het participatieproces werd vooral gekenmerkt door een zekere ondoorzichtigheid. De heer Carpent is van mening dat het feit dat er gestemd werd op een door de MIVB beheerde website ertoe geleid heeft dat sommige burgers buitengesloten werden. Ook de nauwe betrokkenheid van de MIVB bij het participatieproces heeft dit proces ernstig ondermijnd. Dit is bijna een procedurefout.

Gelet op de verslechterende betrekkingen tussen de bewoners en de MIVB vond deze laatste het nodig een bemiddelaar in te schakelen, maar dit overtuigt de heer Carpent nauwelijks. De burgers zullen weer op hun eigen kracht moeten vertrouwen om de zaak aan te vechten en te analyseren.

De parkeer- en verkeerskwesaties zijn overigens te laat behandeld, nadat het tracé van de tram vastgesteld was. Men had omgekeerd te werk moeten gaan.

Mevrouw Van Achter wijst terecht op de onzekerheid rond de begroting van dit project. De middelen moeten

avec le tram n°9 n'est pas vraiment pertinente, car ce tram roule sur de larges avenues, contrairement aux voiries envisagées pour le tram n°10. Celui-ci dégradera la qualité de vie des riverains.

Il faut reprocher à la concertation publique menée jusqu'à présent qu'elle a une ampleur fort réduite. Dès la première réunion, en janvier 2019, le choix du tram a été présenté comme indiscutable. Enfin, toutes les études effectuées s'appuient sur un contexte dépassé, celui qui précédait la crise du covid-19 et le formidable développement du télétravail. Il faudrait que la Région organise un référendum local sur ce projet de tram.

M. Claude Carpent relève un ton fataliste dans la bouche de beaucoup de parlementaires. Il affirme qu'il s'appuiera sur tous les moyens et toutes les voies de recours disponibles pour s'opposer à ce projet de tram.

M. Verstraete demandait si les pétitionnaires rejettent en bloc l'option d'un tram. M. Carpent penche plutôt pour une réponse positive et l'on peut penser que les pétitionnaires se satisfont de l'offre actuelle de bus. Cette offre pourrait certes être optimisée, mais les bus sont loin d'être saturés.

On attribue au tram des vertus écologiques, mais c'est faire fi des particules fines émises par un tram, à cause du pantographe et du frottement des roues sur les rails. Il suffit d'observer la poussière métallique recouvrant les voitures stationnées aux abords des lignes pour s'en convaincre. En outre, les cyclistes redoutent les rails de tram.

Trois pétitions ont été élaborées contre le projet de tram, dès le moment où il est apparu que le processus participatif conduirait à choisir le tram en tout état de cause. Un comité de quartier s'est constitué pour lutter contre ce choix imposé. Il a pu rencontrer, une seule fois, le bourgmestre de Bruxelles. C'est la troisième pétition qui fut adressée au parlement. Le processus participatif a été marqué avant tout par une certaine opacité. M. Carpent estime notamment que le fait d'avoir recouru à un vote sur un site web animé par la STIB a conduit à exclure une partie des citoyens. De même, la participation étroite de la STIB au processus participatif a nui gravement à celui-ci. C'est presque de l'ordre du vice de procédure.

Vu la dégradation des relations entre les riverains et la STIB, cette dernière a cru bon de faire appel à un médiateur, mais cela ne convainc guère M. Carpent. Les citoyens devront une fois de plus compter sur leurs propres forces pour contester et effectuer des analyses.

Par ailleurs, les questions liées au stationnement et au plan de circulation ont été traitées bien trop tard, après que le tracé du tram a été arrêté. La réflexion aurait dû être menée dans l'ordre inverse.

Mme Van Achter a raison de souligner l'incertitude qui entoure le budget de ce projet. Il faut allouer les fonds là où

worden toegewezen daar waar de prioriteiten liggen.

Waarom moet echter de vernieuwing van de wegen noodzakelijkerwijs gekoppeld worden aan de aanleg van een tramlijn? Het een impliceert het ander niet.

De ontsluiting van Neder-over-Heembeek begint met het behoud van de buurtdiensten, met name de administratieve diensten van de gemeente. Het aanbod van de verleende diensten in het gemeentekantoor aan het Peter Benoîtplein moet worden uitgebreid. De bewoners willen het leven in de wijk behouden in plaats van te rekenen op een verbinding met het centrum. Integendeel, het valt te betreuren dat de wijk, die ooit groen en luchtig was, aanzienlijk dichter is geworden en zijn karakter en kleine winkeltjes verliest. Het tramproject, dat veel ongerustheid veroorzaakt, zoals de heer Handichi opmerkt, draagt bij tot deze spijtige ontwikkeling.

Mevrouw Marie Cornelis voegt eraan toe dat de geplande tram 10 ten koste zou gaan van tram 3, die momenteel de wijk De Wand verbindt met het stadscentrum en de Churchillaan. Er zou dus een lastonderbreking zijn voor deze bewoners.

De heer André Deferière betreurt het dat minister Elke Van den Brandt en burgemeester Philippe Close weinig aandacht hebben geschonken aan de omwonenden. De vergadering vond in zeer korte tijd plaats.

\*  
\*\*

De heer Marc Loewenstein wijst de heer Weytsman erop dat het Parlement geen controle heeft over dit dossier en dat men zo eerlijk moet zijn om dat te zeggen, in plaats van valse hoop te geven. Het Parlement zal het plan van de regering niet van tafel vegen.

In de petitie wordt de mogelijkheid van elektrische bussen genoemd. Dat betekent dubbelgelede bussen, die als enige dezelfde capaciteit hebben als een tram. De MIVB zou nieuwe proeven met dit type bus moeten uitvoeren, aangezien De Lijn dergelijke bussen gebruikt op de Brusselse noordelijke ring. De invoering van dergelijke voertuigen moet goed van tevoren worden voorbereid.

Tot slot, het groot aantal handtekeningen dat deze petitie heeft verzameld zou de regering, de MIVB en de stad Brussel ertoe moeten aanzetten om er ook op te reageren, naast het vroegere participatieproces. Zij zouden moeten proberen in te gaan op de eisen van de indieners, om hulde te brengen aan hun werk en mobilisatie. Beroep instellen zou een teken zijn van een mislukte dialoog met de overheid, hetgeen alleen maar te betreuren valt. Dialoog heeft alleen zin als de mogelijkheid om veranderingen in het project aan te brengen aanvaard wordt. Er zullen ook maatregelen moeten worden genomen om het gebouw te beschermen en de veiligheid en het welzijn van de omwonenden.

De heer Arnaud Verstraete begrijpt dat een project als tram 10 de nodige emoties losmaakt. Het zal de onmiddellijke omgeving van de omwonenden veranderen, wat natuurlijk tot angst en weerstand leidt. De regering heeft aandacht voor hun grieven.

les priorités apparaissent.

Pourquoi d'autre part lier nécessairement la rénovation des voiries à la réalisation d'une ligne de tram ? L'un n'implique pas l'autre.

Désenclaver Neder-over-Heembeek commence d'abord par la préservation des services de proximité, notamment les services administratifs de la commune. Il faut étoffer la palette des services disponibles à l'antenne communale située place Peter Benoît. Les habitants veulent préserver la vie du quartier, plutôt que de miser sur une liaison avec le centre. Il faut déplorer au contraire que ce quartier, qui a longtemps été vert et aéré, se soit considérablement densifié et perde son caractère et ses petits commerces. Le projet de tram, qui suscite beaucoup d'angoisse, comme l'a relevé M. Handichi, participe à cette évolution malheureuse.

Mme Marie Cornelis ajoute que le projet de tram n°10 se ferait aux dépens de tram n°3, qui relie actuellement le quartier De Wand au centre-ville et à l'avenue Churchill. Il y aurait donc une rupture de charge pour ces habitants.

M. André Deferière regrette que la ministre Elke Van den Brandt et le bourgmestre Philippe Close n'aient accordé qu'une attention réduite aux riverains. La rencontre s'est déroulée en un temps fort restreint.

\*  
\*\*

M. Marc Loewenstein précise à l'intention de M. Weytsman que le parlement n'a pas la main dans ce dossier et qu'il faut avoir l'honnêteté de le dire, plutôt que de donner de faux espoirs. Le parlement ne va pas balayer le projet du gouvernement.

La pétition évoque l'hypothèse de bus électriques. Il faut comprendre par là les bus bi-articulés électriques, qui sont les seuls à disposer de la même capacité qu'un tram. Il conviendrait que la STIB procède à de nouveaux essais de ce type de bus, sachant que « De Lijn » recourt à de tels bus pour la rocade nord de Bruxelles. L'introduction de tels véhicules doit se préparer longtemps à l'avance.

Enfin, s'il est vrai que cette pétition a recueilli un grand nombre de signatures, cela devrait amener le gouvernement, la STIB et la ville de Bruxelles à y réagir également, outre le processus participatif passé. Ils devraient tâcher d'apporter une réponse aux demandes des pétitionnaires, pour rendre hommage au travail et à la mobilisation de ceux-ci. En arriver à l'exercice d'un recours serait le signe d'un échec du dialogue avec les pouvoirs publics, ce que l'on ne pourrait que regretter. Un dialogue n'a de sens que si l'on accepte l'éventualité d'apporter des modifications au projet. Il faudra aussi prendre des mesures pour la protection du bâti ainsi que la sécurité et le bien-être des riverains.

M. Arnaud Verstraete comprend qu'un projet tel que celui du tram n°10 suscite de l'émotion. Cela changera l'environnement immédiat des riverains, ce qui induit bien sûr des craintes et des résistances. Le gouvernement est attentif à leurs doléances.

De heer Verstraete herinnert eraan dat de tram een cruciaal instrument is van het gewestelijk mobiliteitsbeleid. De tram heeft duidelijke voordelen ten opzichte van de bus op het vlak van comfort en capaciteit en is aantrekkelijker, wat een modale verschuiving naar het openbaar vervoer bevordert. De kostenefficiëntie van deze overheidsinvestering zal dus beter zijn dan met een bus. De spreker voegt eraan toe dat, nu er een grootschalig project voor de tram op stapel staat, het een goed idee zou zijn om daarvan gebruik te maken om het hele wegennet volledig te vernieuwen.

De bewering dat de bussen in Neder-over-Heembeek buiten de spitsuren bijna leeg zijn, is niet verwonderlijk. Dit geldt voor alle lijnen van het openbaar vervoer, ook voor de metro.

Alle voorbereidende studies die door de MIVB worden uitgevoerd zijn openbaar. De rubriek "Vaak gestelde vragen" (FAQ) op de website is zeer uitgebreid. Het participatieproces zou inderdaad voor verbetering vatbaar zijn, maar Verstraete herinnert eraan dat dit de breedste openbare raadpleging is die de MIVB ooit heeft gehouden. Dit gezegd zijnde, alle suggesties die de indieners zouden kunnen hebben, zijn natuurlijk welkom. De minister is niet aanwezig bij onze bespreking, maar zij was ook niet uitgenodigd door de commissie. Dit onderwerp is nog niet gesloten. De parlementsleden zullen nog steeds de gelegenheid hebben om de minister over deze kwestie te ondervragen.

Tot besluit zegt de heer Verstraete dat beide partijen moeten proberen om met de nodige openheid vooruit te kijken om tot een constructieve dialoog te komen.

De heer David Weytsman zegt dat de politieke actie het tij nog zou kunnen keren en de regering ertoe zou kunnen brengen haar tramproject aan te passen. Hij vraagt de indieners ook of zij een gecoördineerde actie hebben ondernomen met een wijkcomité in de wijk De Wand, die veel te lijden zou hebben van de veranderingen in de lijnen en de lastonderbrekingen. De heer Weytsman begrijpt nog steeds niet waarom tram nr. 10 niet verder zal rijden dan het Rogierplein.

Hebben de indieners van de petitie de garantie gekregen dat de overheid zal betalen voor analyses of stabilisatiewerkzaamheden aan hun huizen?

Men kan het gevoel van falen van het participatieproces begrijpen, aangezien de keuze van het voertuigtype, namelijk een tram, van meet af aan buiten de besprekingen werd gehouden. Hebben de indieners van de petitie contact gehad met de leden van het burgerpanel? Hebben zij gevraagd om in het panel opgenomen te worden? Terugkomend op de keuze voor een tram, zegt de heer Weytsman geen studie te hebben gezien die deze keuze rechtvaardigt. De optie "trambus", die diensten biedt die vergelijkbaar zijn met die van een tram en waarop de maatschappij "De Lijn" sterk inzet, moet verder worden onderzocht. Het zou goed zijn de MIVB hierover te horen.

Wat de wegverbeteringen betreft, moet gezegd worden dat de trottoirs in Neder-over-Heembeek Bagdad waardig zijn.

M. Verstraete rappelle que le tram est un instrument crucial de la politique régionale de mobilité. Il présente des avantages évidents par rapport au bus, en termes de confort et de capacité. Il est plus attrayant, ce qui favorise un transfert modal au profit des transports en commun. Le rapport coût-efficacité de cet investissement public sera donc meilleur qu'avec un bus. L'intervenant ajoute que, puisqu'un chantier de grande ampleur sera lancé pour le tram, autant en profiter pour rénover complètement toute la voirie.

L'affirmation selon laquelle les bus passant aujourd'hui à Neder-over-Heembeek sont presque vides aux heures creuses n'a rien d'étonnant. C'est le cas de toutes les lignes de transport en commun, y compris le métro.

Toutes les études préparatoires réalisées par la STIB sont publiques. La rubrique « foire aux questions » (FAQ) du site web est très complète. Quant au processus participatif, il pourrait certes être amélioré, mais M. Verstraete rappelle que c'est la plus large concertation publique qui a été menée jusqu'ici par la STIB. Ceci étant dit, les suggestions que les pétitionnaires pourraient livrer sont évidemment les bienvenues. La ministre n'est certes pas présente à notre discussion, mais elle n'y avait pas été invitée non plus par la commission. Ce sujet n'est pas clos. Les parlementaires auront encore l'occasion d'interroger la ministre à ce propos.

Pour conclure, M. Verstraete estime que chaque partie doit s'efforcer de regarder vers l'avenir, avec l'ouverture requise pour parvenir à un dialogue constructif.

M. David Weytsman affirme que l'action politique peut encore inverser la tendance et pousser le gouvernement à adapter son projet de tram. Il demande par ailleurs aux pétitionnaires s'ils ont eu une action coordonnée avec un comité du quartier « De Wand », lequel aura beaucoup à souffrir des changements de lignes et de ruptures de charge. M. Weytsman ne comprend toujours pas pourquoi le tram n°10 ne roulera pas au-delà de la place Rogier.

Les pétitionnaires ont-ils obtenu l'assurance que des analyses ou des travaux de stabilisation de leurs maisons seraient pris en charge par les pouvoirs publics ?

On peut comprendre le sentiment d'échec du processus participatif, à partir du moment où le choix du type de véhicule, à savoir un tram, a été d'emblée écarté des débats. Les pétitionnaires ont-ils eu des contacts avec les membres du panel citoyen ? Ont-ils demandé à être intégré à ce panel ? Pour en revenir au choix d'un tram, M. Weytsman avance n'avoir jamais eu sous les yeux d'étude justifiant un tel choix. Il faudrait investiguer davantage l'option du « trambus », qui offre des prestations comparables à un tram et sur lequel la société « De Lijn » mise beaucoup. Il serait bon d'entendre la STIB à ce propos.

Quant au réaménagement de la voirie, il faut bien dire que les trottoirs de Neder-over-Heembeek sont dignes de Bagdad.

De heer Verstraete verklaart dat stappen de voorkeurswijze van vervoer zou moeten zijn, maar dat wordt in deze wijk ontmoedigd. Soms is men gedwongen op de weg te lopen.

Mevrouw Ingrid Parmentier zegt dat men niet bang hoeft te zijn dat de komst van de tram in Neder-over-Heembeek klanten zou weggagen, wel integendeel, er zullen nieuwe klanten die geen auto hebben, verschijnen. Zo is het Sint-Jobsplein in Ukkel, waar een tram rijdt, een van de meest dynamische handelscentra van de streek.

Anderzijds deelt de spreker de bezwaren van de indieners met betrekking tot uitsluitend elektronische raadplegingen. Ook meer traditionele communicatiemiddelen moeten worden gebruikt. Tot slot moeten de indieners van de petitie aangemoedigd worden om aan het openbaar onderzoek deel te nemen en de ombudsman van de MIVB te interpellieren. Deze geïnstitutionaliseerde instrumenten moeten worden aangegrepen.

Mevrouw Cieltje Van Achter was het met de heer Weytsman eens dat er tekortkomingen waren in de uitgevoerde studies. Zo was bijvoorbeeld de "trambus"-optie, die door De Lijn voor een van de "Brabantnet"-lijnen gebruikt werd, niet ernstig genoeg onderzocht.

De heer Xavier Daems herhaalt dat een tram gevaarlijk is en dat het verlies van parkeerplaatsen door de aanleg van deze lijn zal leiden tot het vertrek van bewoners en winkeliers. Het zal ook de aantrekkelijkheid van de scholen in de omgeving verminderen.

De heer Claude Carpent beweert dat een tram gevaarlijk is, wegens de lange remafstand en de onmogelijkheid om een obstakel te ontwijken. Het is dus de meest riskante keuze in smalle straten. Bovendien zal het lawaai dat 's nachts door de doortocht van de tram en de onderhoudswerkzaamheden wordt veroorzaakt, de gezondheid en de nachtrust van de bewoners van de betrokken straten aantasten. Bovendien is het niet nodig een tramlijn aan te leggen om het wegennet te vernieuwen; laten we ons deze uitgave besparen.

Het verzamelen van handtekeningen voor deze petitie nam veel tijd en energie in beslag in Neder-over-Heembeek. Het zou zeker een goed idee geweest zijn om meer aansluiting te zoeken met de bewoners van de aangrenzende wijk "De Wand", maar de inspanningen moesten geconcentreerd worden op het gebied dat rechtstreeks door het project getroffen wordt. Het is echter duidelijk dat tram 10 nadelig zal zijn voor de bewoners van dit gebied. De lastonderbreking op het Rogierplein is betreurenswaardig. Voor deze beslissing werd geen rechtvaardiging gegeven.

Deelname aan een burgerpanel lijkt niet langer een optie te zijn. Er volgen vermoedelijk geen panels meer voor dit project.

De tramwerf zal waarschijnlijk de genadeslag betekenen voor vele Neder-over-Heembeekse handelaars, die het door de COVID-19-gezondheids crisis reeds zwaar te verduren hadden. Tot slot heeft mevrouw Van Achter terecht het onvolledige en vooringenomen karakter van de analyses van

M. Verstraete déclare que la marche doit être le mode de déplacement à privilégier avant tous les autres, mais elle est découragée dans ce quartier. On est parfois contraint de marcher sur la route.

Mme Ingrid Parmentier assure qu'il ne faut pas craindre que l'arrivée du tram à Neder-over-Heembeek repousse la clientèle, que du contraire. De nouveaux clients, ne disposant pas de voitures, apparaîtront. Ainsi, la place Saint-Job à Uccle, où passe un tram, est l'un des noyaux commerciaux les plus dynamiques de la Région.

D'autre part, l'intervenante partage les préventions des pétitionnaires à l'égard des consultations effectuées exclusivement par voie électronique. Il faut user aussi de moyens de communication plus traditionnels. Enfin, il faut encourager les pétitionnaires à participer à l'enquête publique et à interpellier le médiateur de la STIB. Il faut s'emparer de ces outils institutionnalisés.

Mme Cieltje Van Achter estime, comme M. Weytsman, que les études réalisées présentent des manquements. Par exemple, l'option du « trambus », utilisé par la société « De Lijn » pour l'une des lignes du « Brabantnet », n'a pas été explorée avec assez de sérieux.

M. Xavier Daems répète qu'un tram est dangereux et que la suppression de places de stationnement en raison de l'aménagement de cette ligne conduira au départ d'habitants et de commerçants. Cela réduira aussi l'attrait des écoles du quartier.

M. Claude Carpent maintient qu'un tram est dangereux, en raison de sa longue distance de freinage et de l'impossibilité d'esquiver un obstacle. C'est donc le choix le plus risqué dans des rues étroites. En outre, le bruit causé par le passage du tram et les travaux d'entretien la nuit nuira à la santé et au sommeil des habitants des rues concernées. Par ailleurs, il n'est pas nécessaire d'instaurer une ligne de tram pour rénover la voirie ; épargnons-nous cette dépense.

La collecte des signatures de cette pétition a exigé beaucoup de temps et d'énergie à Neder-over-Heembeek. Sans doute aurait-il été bon de chercher davantage de synergies avec les riverains du quartier voisin de « De Wand », mais il a fallu concentrer les efforts sur le périmètre directement concerné par le projet. Cependant, il est évident que le tram n°10 sera préjudiciable aux habitants de ce quartier. La rupture de charge à la place Rogier est regrettable. Aucune justification n'a pu être apportée à cette décision.

La participation à un panel citoyen ne semble plus d'actualité. Il n'y aura vraisemblablement plus de panel pour ce projet.

Le chantier du tram risque bien d'être le coup de grâce pour de nombreux commerçants neder-over-heembeekois, déjà fragilisés par la crise sanitaire du covid-19. Enfin, Mme Van Achter a eu raison de dénoncer le caractère incomplet et orienté des analyses de la STIB.

de MIVB aan de kaak gesteld.

De voorzitter zegt dat het Parlement deze kwestie zal blijven opvolgen. Voorlopig sluit de commissie het debat en beslist het verslag van de hoorzitting te publiceren..

*- Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

*De rapporteur,*

Marc LOEWENSTEIN

*De voorzitter,*

Anne-Charlotte d'URSEL

### III. Bijlage: tekst van de petitie

Wij, bewoners, handelaars en actoren van het sociaal-culturele leven van Neder-over-Heembeek, presenteren u een nieuwe petitie die ons verzet tegen de aanleg van een nieuwe tramlijn in N.O.H. aangeeft.

De redenen voor deze petitie zijn:

**-VEILIGHEID:** Een tram is een zeer zware machine met een zeer lange remweg. Het risico op ernstige ongevallen is groot. In de smalle straatjes met veel kinderdagverblijven, scholen en kinderopvang is het waanzin. De rails zijn erg gevaarlijk voor fietsers die ze moeten vermijden en oppassen dat ze er niet in vast komen te zitten;

**-HET PARKEERAANBOD & HET VERKEERSPLAN:** de komst van de tram gaat gepaard met een nieuw verkeersplan dat de bereikbaarheid van onze woningen zeer moeilijk maakt. Het zoeken naar parkeerplaatsen zal een echte beproeving zijn en hun verdwijning zal zeer schadelijk zijn voor de bewoners;

**-GELUIDSOVERLAST:** trams produceren een hoog geluid in de bochten en op de route zullen er minstens vier grote bochten in de buurt van de huizen zijn. Omwonenden zullen voortdurend worden geconfronteerd met dit helse geluid ten koste van hun levenskwaliteit en geestelijke gezondheid;

**-TRILLINGEN:** verschillende vergelijkbare bouwplaatsen hebben aangetoond dat er veel trillingen zijn bij de passage van een tram. De smalle Heembeek- en Vekemansstraat kenmerken zich door oude huizen. Sommige zijn zelfs meer dan honderd jaar oud. Deze huizen zullen niet bestand zijn tegen de trillingen die door de tram worden geproduceerd. Scheuren zijn onvermijdelijk;

La présidente indique que le Parlement continuera à suivre ce sujet. Pour l'heure, la commission clôt les débats et décide de publier le rapport de cette audition.

*- Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.*

*Le rapporteur,*

Marc LOEWENSTEIN

*La présidente,*

Anne-Charlotte d'URSEL

### III. Annexe : texte de la pétition

Contre le projet de la nouvelle ligne de tram à Neder-Over-Heembeek et pour une offre de mobilité adaptée et raisonnable, nous, résidents, commerçants, et acteurs de la vie socio-culturelle de Neder-Over-Heembeek, vous présentons une nouvelle pétition signifiant notre opposition à l'implantation d'une nouvelle ligne de tram à N.O.H.

Les motifs de la présente pétition sont :

**- La SÉCURITÉ :** un tram est une machine très lourde avec une distance de freinage très longue. Le risque d'accidents graves est élevé. Dans les rues étroites avec beaucoup de crèches, d'écoles, et de garderies, c'est une folie. Les rails sont très dangereux pour les cyclistes qui devront les éviter et faire attention à ne pas y rester coincés ;

**- L'OFFRE DE STATIONNEMENT ET LE PLAN DE CIRCULATION :** la venue du tram sera accompagnée d'un nouveau plan de circulation qui va rendre l'accessibilité à nos maisons très difficile. La recherche pour des emplacements de parking sera un vrai calvaire et leur disparition sera fortement dommageable aux riverains ;

**- Les NUISANCES SONORES :** les trams produisent un bruit aigu dans les virages et, sur le tracé, il y aura au minimum quatre gros virages près des habitations. Les riverains seront constamment confrontés à ce bruit infernal au détriment de leur qualité de vie et de leur santé mentale ;

**- Les VIBRATIONS :** plusieurs chantiers similaires ont démontré qu'il y a beaucoup de vibrations sur le passage d'un tram. Les rues étroites de Heembeek et de Vekemans sont caractérisées par de vieilles maisons. Certaines ont même plus de cent ans. Ces maisons ne seront pas résistantes aux vibrations produites par le tram. Des fissures sont inévitables ;

-DE WERKEN: de overlast tijdens de werken zal talrijk zijn: het verkeer zal sterk worden verstoord. Winkels, kinderdagverblijven en scholen zullen moeilijk toegankelijk zijn, leveringen voor winkels zullen erg moeilijk zijn.

Wij vragen de autoriteiten:

-een heroverweging van de keuze van de vervoerswijze ten gunste van de elektrische bus, die geen van de hierboven genoemde nadelen heeft en waarvan de uitvoering niet zo'n zware bouwplaats en dergelijke dure werken vereist;

-om ons op de hoogte te houden van alle besluiten die in het kader van het project en dit in elke fase ervan (informatiebijeenkomsten, raadpleging, openbaar onderzoek, enz.) zijn genomen in een echt streven naar participatieve democratie.

- Les TRAVAUX : les nuisances pendant les travaux seront nombreuses : la circulation sera fortement perturbée. Les commerces, les crèches, et les écoles seront difficilement accessibles, les livraisons pour les magasins seront très difficiles.

Nous demandons aux autorités :

- de reconsidérer le choix du mode de transport en faveur du bus électrique qui ne présente aucun des désavantages évoqués ci-dessus et dont l'implantation ne nécessite pas un chantier aussi lourd et des travaux aussi coûteux ;

- de nous tenir informés de toutes les décisions prises dans le cadre du projet et ce, à chaque étape de celui-ci (réunions d'information, de concertation, enquête publique etc.) dans un réel souci de démocratie participative.