



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

Commissie voor de Mobiliteit,

**belast met het Openbaar Vervoer,
de Openbare Werken
en de Verkeersveiligheid**

**VERGADERING VAN
DINSDAG 8 APRIL 2025**

ZITTING 2024-2025

**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 8 AVRIL 2025**

SESSION 2024-2025

Afkortingen en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

KMO - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

Siamu - Service d'incendie et d'aide médicale urgente

SPF - service public fédéral

Forem - Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

VDAB - Office flamand de l'emploi et de la formation professionnelle

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

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

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 00
E-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

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

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

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

INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Kristela Bytyçi	7
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende de staat van tramlijn 10.	
Vraag om uitleg van mevrouw Sofia Bennani	9
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende het Brusselse gedeelte van het GEN.	
Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Aurélie Czekalski	9
betreffende de uitbouw van het gewestelijk expresnet en de gevolgen voor het Brussels Gewest.	
Gezamenlijke bespreking – Sprekers :	
Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)	
Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)	
Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)	
De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)	
De heer Stijn Bex (Groen)	
De heer Gilles Verstraeten (N-VA)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Vraag om uitleg van mevrouw Amélie Pans	19
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,	

SOMMAIRE

Question orale de Mme Kristela Bytyçi	7
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
concernant l'état du tracé du tram 10.	
Demande d'explications de Mme Sofia Bennani	9
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
concernant le RER bruxellois.	
Demande d'explications jointe de Mme Aurélie Czekalski	9
concernant le déploiement du réseau express régional et son impact en Région bruxelloise.	
Discussion conjointe – Orateurs :	
Mme Sofia Bennani (Les Engagés)	
Mme Aurélie Czekalski (MR)	
Mme Joëlle Maison (DéFI)	
M. Oliver Rittweger de Moor (PTB)	
M. Stijn Bex (Groen)	
M. Gilles Verstraeten (N-VA)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Demande d'explications de Mme Amélie Pans	19
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-	

belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende het uitproberen van een tijdelijke oplossing voor de M7-stellen op metrolijn 1 tussen Montgomery en Tomberg.		concernant le test d'une solution temporaire pour les métros M7 sur la ligne de métro 1 entre Montgomery et Tomberg.	
Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Sofia Bennani	19	Demande d'explications jointe de Mme Sofia Bennani	19
betreffende de geluids- en trillingsoverlast veroorzaakt door de metro.		concernant les nuisances sonores et vibratoires relatives au métro.	
Gezamenlijke bespreking – Sprekers :		Discussion conjointe – Orateurs :	
Mevrouw Amélie Pans (MR)		Mme Amélie Pans (MR)	
Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)		Mme Sofia Bennani (Les Engagés)	
De heer Gilles Verstraeten (N-VA)		M. Gilles Verstraeten (N-VA)	
De heer Jonathan de Patoul (DéFI)		M. Jonathan de Patoul (DéFI)	
De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)		M. Oliver Rittweger de Moor (PTB)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister		Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Mondelinge vraag van mevrouw Sofia Bennani	29	Question orale de Mme Sofia Bennani	29
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		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,	
betreffende de voetgangersbrug aan het station van Sint-Agatha-Berchem.		concernant la passerelle de la gare de Berchem-Sainte-Agathe.	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	30	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	30
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		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,	
en aan mevrouw Ans Persoons, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,		et à Mme Ans Persoons, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Urbanisme et du Patrimoine, des Relations européennes et internationales, du Commerce extérieur et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente,	

betreffende slimme verkeerslichten voor hulpdienstvoertuigen in Brussel.		concernant les feux intelligents pour les véhicules de secours à Bruxelles.	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	33	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	33
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		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,	
betreffende de stilstand van de Bluebussen en de volledige elektrificering van de Brusselse vloot.		concernant l'immobilisation des bus Bluebus et la transition vers une flotte 100 % électrique à Bruxelles.	
Mondelinge vraag van mevrouw Martine Raets	35	Question orale de Mme Martine Raets	35
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		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,	
betreffende de reiniging van tags in de Brusselse tunnels.		concernant le nettoyage des tags dans les tunnels bruxellois.	
Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	36	Question orale jointe de Mme Aurélie Czekalski	36
betreffende de verwijdering van tags in de Brusselse tunnels.		concernant le nettoyage des tags dans les tunnels bruxellois.	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	39	Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	39
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		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,	
betreffende de follow-up van het proefgebruik van waterstofbussen bij de MIVB.		concernant le suivi des tests relatifs aux bus à hydrogène au sein de la STIB.	
Mondelinge vraag van mevrouw Amélie Pans	43	Question orale de Mme Amélie Pans	43
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		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,	
betreffende gevaarlijke praktijken als tram- en metrosurfen.		concernant les dangereuses pratiques du tram surfing et du metro surfing.	

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	44	Question orale de Mme Aurélie Czekalski	44
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		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,	
betreffende de plaatsing van laadpalen in het Brussels Gewest.		concernant le déploiement des bornes de recharge en Région bruxelloise.	
Mondelinge vraag van de heer Oliver Rittweger de Moor	47	Question orale de M. Oliver Rittweger de Moor	47
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		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,	
betreffende de fel toenemende kosten voor de aanleg van metrolijn 3 ter hoogte van het Noordstation.		concernant l'explosion des coûts du chantier du métro 3 au niveau de la gare du Nord.	

1103 Voorzitterschap: de heer Jamal Ikazban, voorzitter.

1105 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW KRISTELA BYTYÇI**

1105 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1105 **betreffende de staat van tramlijn 10.**

1107 **Mevrouw Kristela Bytyçi (MR) (in het Frans).**- Tramlijn 10 is pas in september 2024 in gebruik genomen, maar verkeert nu al in slechte staat. Gebruikers rapporteren barsten, afbrokkelende tegels en kuilen in de weg in Neder-Over-Heembeek. De lijn heeft 72 miljoen euro gekost en de lokale handel danig en het buurtleven verstoord. In februari waren er over lengte van slechts een kilometer al 32 beschadigingen. De kwaliteit van de werken is duidelijk niet naar behoren.

Ook de kwaliteit van de gebruikte materialen roept vragen op. Zelfs met intensief tramverkeer zouden de tegels langer dan enkele maanden moeten meegaan. Omwonenden worden ook trillingen gewaar en vrezen voor wegverzakkingen. Op sommige plaatsen zijn meerdere tegels losgekomen, op andere blijven er plassen staan. Dat is gevaarlijk voor voetgangers. Een aantal autogebruikers melden overmatige bandenslijtage.

Wat wordt er gedaan om de schade te herstellen en nieuwe schade te voorkomen? Wat zijn de oorzaken van de vroegtijdige slijtage? In welke mate wordt er rekening gehouden met de gevolgen voor personen met een beperkte mobiliteit? Hoeveel zullen de reparaties kosten? Is er onderzoek gedaan naar de trillingen?

Présidence : M. Jamal Ikazban, président.

QUESTION ORALE DE MME KRISTELA BYTYÇI

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

concernant l'état du tracé du tram 10.

Mme Kristela Bytyçi (MR).- Alors que la ligne de tram 10 a été inaugurée en septembre 2024, il y a quelques mois seulement, son tracé est déjà en mauvais état. Les usagers ont constaté des fissures apparentes, des dalles qui s'effritent et des nids de poule. Deux rues que la ligne emprunte à Neder-Over-Heembeek sont endommagées.

Ce projet, qui a nécessité deux ans de travaux et coûté 72 millions d'euros, a perturbé la vie du quartier et des commerces locaux. Le réaménagement complet du trottoir devait cependant améliorer l'esthétique du quartier, mais cela n'a visiblement pas porté ses fruits vu l'état actuel du tracé. Des usagers ont recensé l'état des dégradations et en ont fait part à la presse. Ainsi, fin février, on dénombrait déjà 32 endroits abîmés sur un tronçon de seulement un kilomètre. En résumé, la qualité des travaux laisse à désirer.

La qualité des matériaux soulève également plusieurs questions. Malgré le passage intensif du tram - dont le poids avoisine les 50 tonnes -, les dalles auraient dû tenir plus de quelques mois. Les riverains mentionnent également les vibrations ressenties et redoutent un effondrement de voirie vu l'état actuel de la zone. À certains endroits, notamment dans le bas de la place Peter Benoit, plusieurs dalles sont détachées. À d'autres, on constate des crevasses dans le sol, où l'eau stagne en cas de pluie. Le sol est donc irrégulier et présente un danger pour les piétons, et particulièrement pour les personnes à mobilité réduite. Enfin, certains automobilistes déplorent la dégradation de leurs pneus.

Qu'est-il prévu pour rétablir la situation dans les zones endommagées et pour limiter le développement de nouvelles dégradations ?

Quel est le calendrier prévu pour les interventions ?

Quelles sont les causes de ces dégradations prématurées ? Avaient-elles été anticipées ?

Dans quelle mesure les répercussions sur les personnes à mobilité réduite ont-elles été prises en compte ?

Quel sera le coût des réparations à effectuer ?

Une étude a-t-elle été menée pour évaluer l'incidence des vibrations ? Quelles en sont les conclusions ? Des mesures sont-elles prévues pour atténuer ces vibrations ?

1109 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De wegbedekking wordt na de aanleg van de sporen aangebracht. Zoals altijd kan er achteraf schade ontstaan als de tramlijn in gebruik wordt genomen. Die schade heeft niets te maken met het gebruik van slechte materialen en vormt geen gevaar voor het verkeer. Technische teams controleren geregeld de staat van de sporen en de openbare weg en ze voeren de nodige herstellingen uit.*

Als de schade te wijten is aan een gebrekkige aanleg, moet de aannemer de weg herstellen. Als de schade niets met de uitvoering van het werk te maken heeft, dan zijn de kosten voor de opdrachtgever.

Volgens de overeenkomst tussen het Brussels Gewest en de MIVB is er tijdens de planningsfase in januari 2023 een onderzoek gevoerd naar de geluidsoverlast en de trillingen die tram 10 teweeg zou brengen. Op basis daarvan zijn trillingsarme sporen gebruikt op bepaalde delen van het traject.

Na de werken zijn er op 33 punten van de lijn maatregelen genomen om trillingen tegen te gaan. De resultaten stemmen tot tevredenheid. Als er nog specifieke klachten komen, zullen er gepaste maatregelen worden genomen.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le revêtement de voirie est posé après l'installation des rails. Comme pour toute nouvelle construction ou rénovation, les matériaux peuvent légèrement bouger après leur installation. Durant cette période, de petites fissures peuvent apparaître dans l'asphalte et certains pavés peuvent être endommagés sous l'effet de ces mouvements, bien qu'ils soient minimes. Il s'agit d'un phénomène tout à fait normal dans les premiers mois de mise en service, comparable à celui observé dans une maison neuve, où des fissures peuvent apparaître dans le plafonnage dans les semaines suivant la construction.

Ces dommages ne résultent en aucun cas de l'utilisation de matériaux de mauvaise qualité et ne présentent aucun danger pour la circulation. Les équipes techniques effectuent des contrôles réguliers de l'état des voies et des aménagements autour de la ligne de Neder-Over-Heembeek et interviennent si nécessaire. Cela inclut, entre autres, la réparation des joints entre les pavés endommagés - un travail réalisé progressivement dans la rue François Vekemans, où les dégradations sont les plus marquées - ou encore l'application d'une nouvelle couche d'asphalte. Bien entendu, d'autres réparations peuvent être effectuées par la suite si d'autres constatations sont faites sur le terrain.

Si les dégradations constatées découlent d'une malfaçon, la garantie de l'entrepreneur intervient pour remettre la voirie en état. S'il s'agit d'une fissure ou d'un dégât indépendant de la qualité de l'exécution, les frais sont pris en charge par le maître d'ouvrage. Ces frais ne sont pas inclus dans le marché de base.

Comme le prévoit la convention entre la Région bruxelloise et la STIB, le projet de la ligne de tram 10 à Neder-Over-Heembeek a fait l'objet d'une étude prédictive acoustique et vibratoire, réalisée en janvier 2023 pendant la phase de projet. Une pose de voies antivibratoires, de type dalle flottante, a été préconisée à certains endroits du tracé pour veiller au respect du spectre du seuil de vitesse vibratoire de la convention.

Après l'exécution du chantier, 33 points de la ligne ont fait l'objet de mesures vibratoires post-chantier en exploitation, en décembre 2024. Les résultats sont satisfaisants. S'il devait y avoir une plainte spécifique à un endroit donné, ce point fera l'objet d'une mesure particulière, dans le respect de la convention entre la STIB et Bruxelles Environnement.

1111 **Mevrouw Kristela Bytyçi (MR)** (in het Frans).- *Het is bedenkelijk dat er 72 miljoen euro werd uitgegeven voor zo'n pover resultaat.*

De aanleg van tramlijn 10 werd voorafgegaan door het schrappen van de betreurde tramlijn 3. Buurtbewoners van De Wand, Mutsaard en het westen van Neder-Over-Heembeek kunnen sindsdien niet meer rechtstreeks met het openbaar vervoer naar het centrum van Brussel. Dat is lastig voor senioren en personen met een beperkte mobiliteit.

Mme Kristela Bytyçi (MR).- Quelque 72 millions d'euros ont été dépensés pour les travaux en deux ans, pour un piètre résultat. Cela soulève des questions. Quelle est la finalité ?

La création de la ligne de tram 10 a été précédée de la suppression de la ligne de tram 3, ce que de nombreux citoyens déplorent. Une pétition a d'ailleurs été lancée et est à ce jour signée par 500 habitants. Ils déplorent que le centre-ville ne soit plus directement accessible pour les habitants du quartier de la rue De Wand, du quartier du Mutsaard et de l'ouest de Neder-Over-Heembeek. Cela complique notamment l'accès pour les seniors et les personnes à mobilité réduite, qui doivent désormais changer

- Het incident is gesloten.

de tram à l'arrêt Heembeek et monter dans un tram de la ligne 10 souvent bondé, et dont la fréquence est faible, selon ses usagers.

- L'incident est clos.

1115 **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW SOFIA BENNANI**

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME SOFIA BENNANI

1115 aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

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,

1115 betreffende het Brusselse gedeelte van het GEN.

concernant le RER bruxellois.

1117 **TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

1117 betreffende de uitbouw van het gewestelijk expresnet en de gevolgen voor het Brussels Gewest.

concernant le déploiement du réseau express régional et son impact en Région bruxelloise.

1119 **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).**- Terwijl het gewestelijk expresnet (GEN) volledig operationeel is in Vlaamse richting, komen de lijnen van en naar Wallonië met veel vertraging tot stand. Het volledige GEN zou pas in 2033 klaar zijn.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- Alors que le réseau express régional (RER) est pleinement opérationnel en Flandre, les lignes à destination et en provenance de la Wallonie accusent un retard considérable. Malgré les engagements pris depuis plusieurs décennies - on parlait déjà du RER avant ma naissance - et la signature d'une convention en 2003 entre l'État fédéral et les Régions, la mise en service complète du RER bruxellois, initialement promise pour 2012, ne devrait pas être effective avant 2033 au plus tôt.

De lijn naar Ottignies zal tegen 2026 vier sporen tellen, maar richting Nijvel heerst onzekerheid. De gemeenteraad van Linkebeek heeft een positief advies uitgebracht, maar drie omwonenden hebben bezwaar aangetekend, wat de werken zal vertragen. De dienstregeling blijft trouwens een raadsel, terwijl het GEN staat of valt met een hogere frequentie, aangepaste tarieven en optimale communicatie.

Pour rappel, l'objectif est d'assurer une desserte ferroviaire régulière autour de Bruxelles. Si des progrès significatifs sont enregistrés vers Ottignies avec une mise à quatre voies prévue d'ici 2026, la situation reste plus incertaine du côté de Nivelles. Mais les rebondissements se succèdent comme dans une série télé ! La presse annonce que la situation se décante : à Linkebeek, le conseil communal a émis un avis favorable. Cependant, trois recours introduits par des riverains sont toujours pendants, ce qui va ralentir les travaux.

Hoe verklaart u als minister van Mobiliteit die enorme vertraging? Hoe spoort het gewest de federale overheid aan om het GEN richting Wallonië sneller tot stand te brengen?

Par ailleurs, l'offre de services demeure une question en suspens. Au-delà des infrastructures, un véritable fonctionnement du RER implique une fréquence accrue des trains, une tarification adaptée et une communication optimisée.

Hoe hebt u de uitbouw van het GEN in de gewestelijke mobiliteitsstrategie geïntegreerd? Heeft het gewest voor een frequentieverhoging en een ruimer tarievenaanbod gepleit? Hoever staan de GEN-werken op gewestelijk grondgebied?

Comment, en tant que ministre de la Mobilité, expliquez-vous ces retards insensés ?

Quelles démarches la Région a-t-elle entreprises auprès de l'État fédéral pour accélérer la mise en œuvre du RER vers la Wallonie et éviter de nouveaux reports ?

Comment avez-vous intégré le développement du RER bruxellois dans la stratégie régionale de mobilité afin d'encourager une utilisation accrue du rail pour les déplacements domicile-travail vers et depuis Bruxelles ?

1121 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *Het Brussels Gewest trekt veel forenzen aan en helaas zijn files een dagelijkse realiteit. Daarom gebruiken almaar meer pendelaars het openbaar vervoer, wat op zich goed nieuws is. De toename van het aantal reizigers heeft echter gevolgen voor de capaciteit.*

Onlangs maakten de media melding van een nieuw voorstel om de blokkering van het GEN in Linkebeek te omzeilen. De gemeente verzet zich sinds jaar en dag tegen de aanleg van een derde en vierde spoor. In 2010 verkreeg de gemeente de vernietiging van de vergunning om de lijn op vier sporen te brengen. Intussen gaan de werken verder op de stukken waarvoor een vergunning is verkregen. Enkele dagen geleden stemde de gemeente Linkebeek ermee in om zijn bezwaar tegen het GEN te laten varen, in ruil voor de afbraak van het station.

De oplossing van de gemeente kan echter een probleem opleveren voor de gemeente Ukkel, waar de schepen van Mobiliteit onlangs nog opmerkte dat het station van Moensberg uit zijn voegen barst. Het station van Linkebeek telt momenteel immers 1.200 reizigers per dag.

Hoe zit het met de coördinatie in dit dossier en met de contacten die u met uw ambtgenoten en de betrokken gemeenten onderhoudt? Hebt u de kwestie ter sprake gebracht tijdens een interministeriële conferentie of in het Overlegcomité?

In welke mate zal het GEN-treinaanbod de autodruk in het Brussel Gewest doen dalen? Hoeveel woon-werkverplaatsingen gebeuren in het gewest met de trein? Wat hebben de inspanningen om het net van de MIVB, De Lijn en de NMBS te integreren tot dusver opgeleverd? Wanneer zal de beloofde zesde trein per uur op lijn 26 tussen Halle en Schaarbeek een feit zijn?

La Région a-t-elle plaidé pour un renforcement anticipé de la fréquence des trains et une amélioration de l'offre tarifaire, indépendamment de la finalisation complète des infrastructures ?

Où en sommes-nous dans les travaux du RER sur le territoire de la Région ?

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Le déploiement du réseau express régional (RER) suppose l'aménagement de nouvelles voies sur les grandes lignes ferroviaires dans et autour de la Région bruxelloise, l'objectif étant d'augmenter le nombre de trains en circulation depuis et vers la capitale. Par ailleurs, ce réseau se traduit par des temps de parcours plus courts et une plus large offre de transports en commun.

Notre Région attire de nombreux navetteurs, toutes les instances nationales et européennes y sont établies et de nombreuses entreprises y ont leur siège principal. Malheureusement, notre Région doit faire face à des embouteillages quotidiens. Par conséquent, afin de se faciliter la vie, de plus en plus de navetteurs utilisent les transports publics pour se rendre à Bruxelles, ce qui est une bonne nouvelle en soi. Toutefois, l'augmentation du nombre de voyageurs pèse sur la capacité des réseaux de bus, de tram, de métro et de train. Toutes ces options en matière de transport public sont donc complémentaires pour désengorger notre Région et fluidifier le trafic routier.

Récemment, la presse a évoqué une nouvelle proposition pour contourner le blocage provoqué par le chantier du RER à Linkebeek. Rappelons que, depuis de longues années, la commune s'oppose à la mise à quatre voies nécessitée par le déploiement du RER, en parallèle des trains omnibus, nettement moins rapides.

En 2010, Linkebeek avait notamment obtenu l'annulation du permis de mise à quatre voies, et les épisodes juridiques se succèdent sans aboutir à un réel déblocage. Entre-temps, les travaux avancent sur les tronçons pour lesquels un permis a été octroyé, notamment ceux autour de la gare de Moensberg à Uccle.

Il y a quelques jours, la commune de Linkebeek a accepté de retirer son recours contre le RER. Une partie du tronçon autour de Linkebeek restera à deux voies en contrepartie de la suppression de la gare.

Toutefois, la solution d'une commune peut rapidement devenir le problème d'une autre. Ainsi, l'échevin ucclois chargé de la mobilité a récemment attiré l'attention sur le manque de capacité de la gare de Moensberg. En effet, à l'heure actuelle, la gare de Linkebeek accueille 1.200 navetteurs par jour.

Dans ce dossier crucial pour notre Région, où en est la coordination et quels contacts entretenez-vous avec vos homologues chargés de la mobilité dans les autres entités du pays, ainsi qu'avec les communes concernées ?

¹¹²³ **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *Het compromisvoorstel van Infrabel, dat door een alternatieve meerderheid in Linkebeek werd goedgekeurd, is om meerdere redenen verrassend. Zo zou het station van Linkebeek verdwijnen, wat betekent dat 1.200 dagelijkse reizigers er geen trein meer kunnen nemen.*

De gemeente Ukkel heeft echter grootschalige werken aangevat rond het station zodat er 60 auto's kunnen parkeren. Het station Moensberg, dat als alternatief geldt, kan de extra passagiers niet aan, temeer omdat het autoverkeer er nu al vastzit.

¹¹²⁵ *De gemeente heeft haar bezwaren weliswaar laten varen, maar er is ook beroep aangetekend door twee burgers. Als we ervan afzien om het hele traject op vier sporen te brengen, geven we particuliere belangen voorrang op het algemeen belang.*

Hoe ziet u die beslissing? Wat denkt u van het schrappen van het station van Linkebeek? Als het Vlaams Gewest ervan afziet om haar administratieve toezicht te gebruiken tegen de beslissing van de Linkebeekse gemeenteraad, overweegt u dan een belangenconflict in te roepen?

Ce point a-t-il été abordé lors d'une éventuelle conférence interministérielle, d'un Comité de concertation ou dans une autre instance de coordination ?

Quelles sont les estimations quant à l'impact de l'offre de trains RER sur la diminution de la pression routière en Région de Bruxelles-Capitale ?

Qu'en est-il du nombre de déplacements domicile-lieu de travail effectués en train au sein de la Région ?

Quel est le bilan des efforts consentis ces dernières années en vue d'intégrer les réseaux de la STIB, de De Lijn et de la SNCB ?

Pour terminer, une question complémentaire : quand arrivera le sixième train/heure promis sur la ligne 26 entre Hal et Schaerbeek ? À l'heure actuelle, le planificateur de la SNCB ne propose toujours que cinq trains par heure, et ce, même lorsque le pont ferroviaire de l'avenue Jean et Pierre Carsoel à Uccle sera à nouveau opérationnel.

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Cela fait bien longtemps que le dossier du RER est ouvert. On en parlait déjà du temps de ma jeunesse. À la lecture de la proposition de compromis soumise par Infrabel et finalement acceptée en conseil communal de Linkebeek par une majorité alternative - cela se passe aussi là-bas -, j'ai été relativement surprise, pour plusieurs raisons.

Dans ce dossier, la fin des travaux est annoncée pour 2033, soit dans huit ans. L'accord dont question implique la suppression de la gare de Linkebeek. En d'autres termes, les 1.200 voyageurs qui l'utilisent quotidiennement en semaine ne pourront plus le faire.

Par ailleurs, la commune d'Uccle a engagé de très gros travaux autour de cette gare pour qu'elle puisse accueillir 60 voitures. Une énorme dalle de béton été coulée et des aménagements ont été réalisés. Selon moi, c'est à raison que l'échevin d'Uccle Jonathan Biermann dénonce pareille situation.

En outre, la gare de Moensberg, considérée comme une gare alternative à celle de Linkebeek, ne peut pas accueillir autant de passagers et le flux de circulation alentour est déjà fortement embouteillé.

Même si la commune renonce à son recours, deux citoyens ont aussi exercé des recours et nous ne sommes pas certains qu'ils les abandonneront. Enfin, renoncer à mettre l'ensemble du tronçon à quatre voies, c'est favoriser des intérêts particuliers au détriment de l'intérêt général, pour toutes les raisons que je viens d'exposer.

Madame la Ministre, je suis très surprise de cette décision. Je sais qu'il s'agit d'un compromis et que la Région flamande ne s'est pas encore prononcée. J'ignore d'ailleurs si elle le fera ou si elle exercera une tutelle par rapport à cette décision du conseil communal de Linkebeek. Comment recevez-vous cette décision ?

¹¹²⁷ **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** (in het Frans).- *Ik wil het hebben over de oorzaken van het GEN-fiasco. Ons petieterige landje telt vier ministers van Mobiliteit die hun zaken niet coördineren. De overeenkomst van 2003 voorzorg in een meerjareninvesteringsplan en een bijzonder fonds van twee miljard om de GEN-infrastructuur te financieren, maar minister Galant van Mobiliteit heeft dat meerjarenplan voor 2013-2025 in juli 2015 opgeschort.*

Mobiliteitsprojecten gaan telkens gepaard met een gigantische geldverspilling. Een deel van het GEN-fonds is voor andere doelen gebruikt, en ook de kosten voor de vertraging van de werken worden ermee betaald! Het fiasco is tevens het gevolg van jarenlange besparingen op het spoor, de verspilling van middelen door het mobiliteitsbeleid bij de gewesten onder te brengen, communautair geruzie en de opsplitsing in NMBS en Infrabel.

Die analyse is niet van de PTB, maar staat ook in het rapport van het Rekenhof, dat hof stelt dat er voldoende middelen moeten komen, dat de verdeelsleutel 60-40 niet realistisch is, dat de eisen van de vakbonden om de NMBS en Infrabel te fuseren terecht zijn en dat er meer samenwerking nodig is tussen de openbaarvervoerbedrijven. De 600 miljoen euro besparingen die de regering-De Wever oplegt, zullen bovendien niet helpen om het GEN af te werken.

Wanneer zullen de twee betreffende GEN-lijnen op vier sporen worden gebracht?

¹¹³¹ **De heer Stijn Bex (Groen)**.- *Brussel heeft ontzettend veel treinsporen en -stations op zijn grondgebied. Dat biedt enorm veel mogelijkheden. Het is belangrijk dat de federale overheid ervoor zorgt dat dat netwerk optimaal wordt benut en daar verder in investeert. Op die manier kan het Brussels Gewest ook nuttigere investeringen doen dan te voorzien in alternatieven*

En tant que promotrice, comme je le suis moi-même, des modes alternatifs de déplacement, que pensez-vous de la suppression d'une gare ? Cette suppression n'est pas anodine, surtout pour une gare qui, symboliquement, se situe à la fois sur les territoires de la Région flamande et de la Région bruxelloise, à savoir à Uccle et à Linkebeek.

Si le gouvernement flamand s'abstenait d'exercer sa tutelle contre cette décision du conseil communal de Linkebeek, envisageriez-vous d'introduire une motion en conflit d'intérêts ?

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Bruxelles est depuis longtemps une des villes les plus embouteillées d'Europe. Près de 400.000 véhicules y circulent quotidiennement, rien que pour les déplacements domicile-travail. La pollution cause chaque année 11.000 décès prématurés en Belgique. Développer les transports en commun et finaliser le RER est donc indispensable.

J'aimerais revenir sur les causes de ce fiasco. Notre minuscule pays compte quatre ministres de la Mobilité dont la coordination fait défaut pour avancer efficacement. Ce projet de RER témoigne à nouveau de l'absurdité totale de la régionalisation de la politique de la mobilité. La convention de 2003 prévoyait qu'en plus du plan pluriannuel d'investissement (PPI), un fonds spécial RER de deux milliards devait financer les travaux. Toutefois, en juillet 2015, la ministre fédérale de la Mobilité Jacqueline Galant a suspendu le PPI de 2013-2025. Sans cadre budgétaire, impossible de continuer les travaux.

Il y a toujours eu un gaspillage gigantesque dans les projets de mobilité. On ne parlera pas ici de la gare de Mons. Non seulement une partie du fonds RER a servi à autre chose, mais il paie aussi les coûts de l'arrêt des travaux ! Ce fiasco résulte aussi des années d'économies dans le rail, du gaspillage de moyens via la régionalisation de la politique de la mobilité, des conflits communautaires et de la scission entre la SNCB et Infrabel.

Cette analyse ne vient pas du PTB. Le rapport assassin de la Cour des comptes sur le dossier du RER identifiait ces responsabilités. Il pointait aussi les problèmes à résoudre : accorder les moyens nécessaires au projet, renoncer à la clé 60-40 qui ne correspond pas aux réalités (la Wallonie a un relief plus accidenté, compte plus de ponts, ...), soutenir les demandes légitimes des organisations syndicales sur la fusion entre la SNCB et Infrabel, et encourager une coopération forte entre les différentes sociétés de transport. Et ce ne sont pas les 600 millions d'économies imposées par le gouvernement Arizona qui aideront à finaliser le RER.

Quel est le calendrier pour finaliser la mise à quatre voies des deux lignes RER concernées ?

M. Stijn Bex (Groen) (en néerlandais).- *Avec le nombre incalculable de voies ferrées et de gares que compte Bruxelles, il est primordial que le gouvernement fédéral veille à ce que ce réseau soit utilisé de manière optimale, qu'il investisse davantage afin d'étendre le réseau ferroviaire.*

als trams en metro's. We moeten er dus op blijven aandringen dat de federale overheid en de NMBS het treinaanbod verder uitbreiden, en dat aanbod moet de grenzen van het Brusselse grondgebied overschrijden.

Dat brengt ons bij het gewestelijk expresnet. Ik kom uit Veltem, een dorp tussen Leuven en Brussel. Toen ik amper tien jaar oud was, gingen wij betogen omdat de dorpskern zou worden verwoest om de sporen uit te breiden van twee naar vier. Als ik nu evenwel kijk naar de verbinding tussen Brussel en Leuven, dan moet ik eerlijk toegeven dat het een goede zaak is dat er nu vier sporen liggen.

Het is belangrijk dat er in de richting van Linkebeek een net zo volwaardige treinverbinding komt. We zien daar een aantal ontwikkelingen waarbij we ons vragen kunnen stellen, zoals de sluiting van een station, die de druk op de andere treinstations nog zal vergroten. Het lijkt mij belangrijk om daar op de interministeriële conferentie Mobiliteit overleg over te plegen met uw collega's. Als een federale beslissing een impact heeft op de mobiliteit in Brussel, moet dat worden aangekaart. Ik ken de situatie ter plaatse onvoldoende om te kunnen inschatten wat de reële impact zal zijn, maar ik veronderstel dat uw diensten dat grondig zullen bestuderen en dat u nadien de nodige stappen zult zetten naar de andere overheden.

Hoe wilt u verder aan de slag gaan met dit dossier na de nieuwe ontwikkelingen in Linkebeek?

1133 **De heer Gilles Verstraeten (N-VA).**- De discussie over het gewestelijk expresnet (GEN) steekt telkens weer de kop op. Het GEN laat wel erg lang op zich wachten. Oorspronkelijk moest het in 2012 voltooid zijn, maar de oplevering werd verschoven naar 2025 en ondertussen is ze al tot 2030 uitgesteld. Ik vraag me dan ook af wanneer het er eindelijk zal zijn.

De vertragingen zijn deels te wijten aan de complexe coördinatie tussen verschillende overheden en aan infrastructuurwerken. Het Rekenhof maakte overigens al een aantal opmerkingen over de financiering en het beheer van het GEN-project. Daarbij wees het op een gebrek aan middelen, wanbeheer en onrealistische inschattingen.

De N-VA is ervan overtuigd dat het GEN een belangrijk onderdeel vormt van het mobiliteitsverhaal in Brussel. Zelf neem ik regelmatig de trein voor verplaatsingen binnen het gewest. Vaak biedt de trein immers de handigste verbinding tussen twee punten. Veel Brusselaars zijn zich daar echter niet van bewust. Daar mag best wat meer over gecommuniceerd worden.

Hoever staat de ontwikkeling van het GEN? Welke vertragingen zijn er op dit moment?

Kunt u de samenwerking met de andere gewesten, de NMBS en Infrabel toelichten?

À cet égard, la poursuite des travaux de construction du réseau express régional (RER) est indispensable, tout comme l'est la liaison ferroviaire en direction de Linkebeek. Il importe que vous en discutiez avec vos collègues de la conférence interministérielle de la Mobilité, car si une décision fédérale a des répercussions sur la mobilité à Bruxelles, elle doit être examinée.

Comment comptez-vous procéder dans ce dossier vu l'évolution de la situation à Linkebeek ?

M. Gilles Verstraeten (N-VA) (en néerlandais).- *La réception du RER, dont les travaux devaient initialement s'achever en 2012, est aujourd'hui reportée à 2030.*

Les retards sont en partie dus à la complexité de la coordination entre les différentes autorités et aux travaux d'infrastructure. La Cour des comptes a déjà formulé plusieurs observations sur le projet, pointant un manque de ressources, une mauvaise gestion et des estimations irréalistes.

La N-VA est néanmoins convaincue que le RER est un élément important de la mobilité à Bruxelles. Où en est son développement et quels sont les retards observés aujourd'hui ?

Compte tenu de sa situation budgétaire, la Région est-elle en mesure de respecter ses engagements ?

Enfin, pourriez-vous nous en dire plus sur les préoccupations de la Cour des comptes concernant le financement du projet ?

Zijn er structurele knelpunten die de voortgang van het GEN-project blijven vertragen?

Ten slotte is er de financiële verantwoordelijkheid van het Brussels Gewest. Is het gewest in staat om, gezien de budgettaire situatie, zijn verbintenissen na te komen? In 2017 wees het Rekenhof al op bezorgdheden in verband met de financiering. Kunt u daar wat dieper op ingaan?

1135 **De voorzitter.-** Zoals het reglement bepaalt, mag de minister niet naar haar intenties worden gevraagd. Nochtans doen meerdere parlementsleden dat geregeld. De minister hoeft in dat geval niet te antwoorden, temeer omdat ze minister in lopende zaken is.

1137 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.-** Weinig steden van de omvang van Brussel hebben een spoornet met dezelfde dichtheid in het hart van de stad. Dat moeten we nog beter onder de aandacht brengen, want voor verplaatsingen binnen Brussel wordt het vaak nog onderschat.

1139 *(verder in het Frans)*

De voorbije tien jaar is het aanbod trauwens sterk toegenomen. De uitbouw van het GEN is niet alleen belangrijk voor pendelaars van buiten het gewest, het biedt in een aantal gevallen ook de snelste verbinding binnen het gewest. Het gewest heeft bij de federale overheid en de NMBS een hogere frequentie verkregen op de nuttigste treinverbindingen binnen het gewest. Volgens de NMBS leidde elke verhoging van de frequentie op een Brusselse treinverbinding tot meer reizigers.

Bepaalde vertragingen bij de aanleg van spoorinfrastructuur zijn te wijten aan de procedure voor het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning, de problemen die opduiken bij het onderbreken van lijnen, maar ook uitstel van de werken door de vorige federale regeringen. Dat alles komt geregeld ter sprake tijdens de vergaderingen van de GEN-stuurgroep.

M. le président.- Je tiens à faire remarquer, comme le prévoit notre règlement, que la ministre ne peut être interrogée sur ses intentions. Plusieurs d'entre vous le font pourtant régulièrement. La ministre répond parfois, mais elle n'a pas à le faire, d'autant qu'elle est ministre en affaires courantes.

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Peu de villes de la taille de Bruxelles disposent d'un réseau ferroviaire aussi dense. N'en sous-estimons pas l'utilité pour les déplacements dans la ville.*

(poursuivant en français)

Cette offre a d'ailleurs bien progressé au cours de la dernière décennie et, sur la base des observations de la SNCB, le renforcement de l'offre sur une liaison bruxelloise est toujours suivi d'une augmentation de la fréquentation.

Le déploiement du RER ne concerne pas que les déplacements des navetteurs depuis l'extérieur de la Région. L'offre ferroviaire assure aussi des performances inégales pour certaines liaisons internes à la Région. Par exemple, depuis les gares de Jette et de Bockstael vers le quartier européen, le rail offre un temps de parcours imbattable, que ne concurrence pas la voiture la plus rapide. Cette desserte ferroviaire intrabruxelloise n'a pas encore atteint son plein potentiel.

La Région a défendu cet axe auprès des instances fédérales et de la SNCB et a ainsi obtenu des renforts d'offre qui profitent aux liaisons les plus utiles au sein de la Région. La Région expose également ses orientations de déploiement régional dans le cadre des concertations avec la SNCB et Infrabel, afin d'aligner les efforts ferroviaires. C'est également un axe qui figure dans une note du gouvernement bruxellois approuvée en mars 2022, concernant les enjeux et priorités bruxelloises relatifs aux services ferroviaires et aux gares.

C'est la première fois que nous avons envoyé la liste de nos desiderata aux instances fédérales, et que celles-ci l'ont incluse dans leurs plans pour le futur.

Certains retards dans le développement des infrastructures ferroviaires sont dus aux procédures de permis d'urbanisme, à la complexité d'obtenir des coupures de lignes, mais aussi aux reports du programme d'exécution de travaux décidés par les précédents gouvernements fédéraux. L'ampleur et la nature de

¹¹⁴³ De stuurgroep vergaderde de voorbije jaren maandelijks over de stand van zaken, het aanbod en de tarieven. In de interministeriële conferentie Mobiliteit komen die onderwerpen ook aan bod.

Om in te gaan op de gewestelijke vraag om het treinaanbod uit te breiden, wordt de infrastructuur op meerdere lijnen uitgebreid tot vier sporen, worden stations geopend of verplaatst en flessenhalzen weggewerkt.

Lijn 50A naar Gent, lijn 96 naar Halle en lijn 36 naar Leuven zijn intussen op vier sporen gebracht. De Schuman-Josaphattunnel, die lijn 161 en 26 verbindt, is in 2016 in gebruik genomen.

Op lijn 161 naar Ottignies zijn de werken klaar tussen Brussel-Luxemburg en Watermaal. Aan het station van Bosvoorde en tussen Watermaal en de gewestgrens wordt nog tot juni 2025 gewerkt. Eind 2026 zal lijn 161 volledig op vier sporen gebracht zijn.

In het gewest is een kort stuk van lijn 124 intussen op vier sporen gebracht en de nieuwe halte Moensberg is sinds eind 2024 klaar. Het multimodale overstapstation wordt half 2025 operationeel.

De ontubbeling van lijn 161/1 werd in juli 2024 afgerond, waardoor er dubbel zo veel S4-treinen kunnen rijden, maar het is wachten tot de NMBS de frequentie in die mate opvoert.

Er zijn meerdere stations geopend, denk maar aan Thurn-en-Taxis en Mouterij in december 2015, Arcaden in december 2016 en Anderlecht in december 2020.

¹¹⁴⁵ In 2022 gebeurde 3,1% van het woon-werkverkeer van de Brusselaar met de trein. Binnenkort krijgen we de cijfers van 2024. Het aantal instappende reizigers in kleine Brusselse stations is van 2018 tot 2024 met 15% gestegen. Tot nu toe lijkt de

ces travaux impliquent des années de mise à l'arrêt et autant de retard au redémarrage.

Ces sujets sont aussi régulièrement abordés entre les cabinets et les quatre administrations chargés de la mobilité, lors des réunions du comité de pilotage du RER.

Ce comité s'est réuni mensuellement ces dernières années pour faire le point sur les avancées des dossiers, en matière d'infrastructure, d'offre ou de tarification. La conférence interministérielle de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications s'approprie également ces enjeux.

Concernant les demandes de la Région pour le renforcement de la fréquence de trains et l'amélioration de l'offre ferroviaire, les travaux comprennent la mise à quatre voies de plusieurs lignes, l'ouverture ou le déplacement de haltes et la résorption de goulots d'étranglement.

Voici le point sur la situation :

Sur la ligne 50A vers Gand, les travaux de mise à quatre voies sont achevés, de même que sur la ligne 96 vers Hal et la ligne 36 vers Leuven, qui ont été réalisés dans le cadre des travaux pour la ligne à grande vitesse.

Le tunnel Schuman-Josaphat, qui relie les lignes 161 et 26, a été mis en service en 2016.

Pour la mise à quatre voies de la ligne 161 vers Ottignies au sud de Bruxelles-Luxembourg, les travaux sont achevés sur la section entre Bruxelles-Luxembourg et Watermael. Les travaux sont en cours à la gare de Boitsfort et entre Watermael et la limite régionale, avec une fin prévue en juin 2025. L'ensemble de la ligne 161 sera mise à quatre voies fin 2026.

Concernant la mise à quatre voies d'une courte section de la ligne 124 vers Nivelles, les travaux de voies sont achevés sur la partie bruxelloise. Le déplacement de la halte de Moensberg, avec la construction d'une nouvelle halte, s'est terminée fin 2024. La mise en service du pôle multimodal, avec échange entre les lignes 124, 26 et les réseaux STIB/De Lijn, est prévue mi-2025.

Sur le Quadrilatère Nord, le dédoublement de la ligne 161/1 s'est achevé en juillet 2024, ce qui doit permettre de doubler la fréquence des trains S4 reliant notamment le nord-ouest de la Région au quartier européen, mais cela n'a pas encore été effectué par la SNCB.

Plusieurs haltes ont également été ouvertes : Tour et Taxis et Gerموir en décembre 2015, Arcades en décembre 2016, Anderlecht CERIA en décembre 2020.

En 2022, 3,1 % des déplacements entre le domicile et le lieu de travail des Bruxellois étaient effectués en train. Ces chiffres seront actualisés prochainement, sur la base des données de 2024.

uitbreiding van het aanbod geen invloed te hebben op de omvang van de files.

Er lopen meerdere initiatieven met het oog op de integratie van het net van de MIVB en de NMBS, waarbij vooral de tariefintegratie met Brupass en Brupass XL tussen de vier openbaarvervoermaatschappijen in het oog springt. We ijveren er ook voor om het toepassingsgebied van de Brupass uit te breiden, zodat het beter beantwoordt aan de sociaal-economische realiteit.

Un autre indicateur relatif aux déplacements internes en train porte sur les montées des voyageurs dans les petites gares bruxelloises - les gares autres que Bruxelles-Midi, gare Centrale, gare du Nord, Luxembourg, Schuman, Etterbeek, Congrès et Chapelle. À ce sujet, nous enregistrons 15 % de montées supplémentaires en 2024 par rapport à 2018.

S'agissant des effets sur la congestion, dans un système qui n'est pas fermé, à savoir, au sein duquel tout reste inchangé, aucune incidence directe n'est observée à la suite d'une amélioration de l'offre. Toutefois, de nombreux éléments se modifient, comme les comportements, les logiques spatiales et les populations.

Par ailleurs, plusieurs initiatives ont été prises en vue de l'intégration des réseaux de la STIB et de la SNCB, notamment la mise en place d'une signalisation relative aux quatre opérateurs publics avec le test à la gare d'Etterbeek, mais surtout l'intégration tarifaire de Brupass et Brupass XL, qui constitue une première. Brupass implique que les quatre opérateurs aient pu opérationnaliser l'intégration tarifaire avec compensation et gestion des flux financiers sur le territoire des trois Régions. Nous plaçons bien évidemment en faveur de l'extension du territoire de Brupass, afin que celui-ci colle mieux à la réalité socioéconomique et à la zone d'influence de la Région Bruxelloise.

¹¹⁴⁷ *(verder in het Nederlands)*

Ook dat is op de laatste interministeriële conferentie besproken. De eerste stap in de richting van tariefintegratie werd eindelijk gezet tijdens de vorige zittingsperiode, na er twee decennia op te hebben gewacht. Over de volgende stappen hebben de vier ministers zich al positief uitgesproken. Die zullen in de GEN-stuurgroep verder worden uitgewerkt.

(poursuivant en néerlandais)

Les quatre ministres compétents se sont d'ailleurs prononcés en faveur des étapes suivantes, qui seront développées plus avant au sein du comité de pilotage du RER.

¹¹⁴⁹ *(verder in het Frans)*

In Linkebeek heeft Infrabel zich er uiteindelijk bij neergelegd om geen vergunning aan te vragen om lijn 124 op vier sporen te brengen. In ruil daarvoor heeft de gemeente haar bezwaar ingetrokken. Het akkoord impliceert dat Linkebeek geen GEN-halte krijgt. Sommige omwonenden hebben echter een beroepsprocedure aangespannen.

(poursuivant en français)

S'agissant de Linkebeek, la SNCB est effectivement confrontée à un enjeu local particulier. Le refus de la commune de passer à quatre voies bloquait la ligne 124, reliant la gare de Charleroi à celle de Bruxelles-Midi, en passant par Nivelles. Finalement, Infrabel s'est engagé à ne pas introduire de permis pour la mise à quatre voies, en échange du retrait du recours de la commune. Cet accord implique que l'arrêt Linkebeek ne sera pas desservi par le RER. Début avril, le conseil communal a voté le retrait de ce recours, mais le recours des riverains subsiste.

Ik vind het akkoord niet ideaal, maar het maakt de ingebruikname van de lijn wel mogelijk. Ik denk niet dat een regering in lopende zaken een belangenconflict moet oproepen, wat niet wegneemt dat het parlement een initiatief daartoe kan nemen.

Selon moi, cet accord n'est pas idéal, mais il permettra de profiter des investissements déjà réalisés sur la ligne et permettra aux navetteurs de prendre le RER. Je pense également que ce n'est pas à un gouvernement en affaires courantes de déposer une motion en conflit d'intérêts. Le Parlement pourrait par contre prendre des initiatives.

Il est toutefois évidemment important que le RER soit totalement déployé le plus vite possible, avant la fin de la prochaine législature.

1151 **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)** (in het Frans).- *Uit uw antwoord leid ik af dat het uiteindelijke resultaat een compromis wordt.*

Mijn partij is van mening dat het GEN de filedruk in Brussel zal verminderen en de luchtkwaliteit zal verbeteren. Ik hoop dus echt dat het er komt voor ik met pensioen ga.

1151 **De voorzitter**.- Ik hoop maar dat gepensioneerden een GEN-abonnement krijgen.

1155 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *De GEN-werken zijn op verscheidene lijnen opnieuw gestart onder de regering-Michel. Toenmalig federaal minister van Mobiliteit François Bellot had er een miljard euro voor uitgetrokken. Wie naar de website van Infrabel surft, hoeft geen fake news te verspreiden.*

Is het standpunt van de gemeente Linkebeek al ter sprake is gekomen in de GEN-stuurgroep of op de interministeriële conferentie? Ik ben het eens met mijn collega dat het GEN een geloofwaardig alternatief is om het wegverkeer terug te dringen. De hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel kan daarin een belangrijke rol spelen, door samenwerking tussen de gewesten mogelijk te maken.

Het aantal instappende reizigers in kleine stations is met 15% is gestegen, maar hoeveel reizigers zijn dat?

1157 **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *Waarom is er niet gewacht op de afloop van het beroep bij de Raad van State?*

Het GEN zal inderdaad forenzen en Brusselaars ten goede komen. Het GEN-station van Linkebeek ligt op achttien minuten

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- Je déduis de vos réponses que l'aboutissement de ce dossier sera le fruit de compromis. J'espère sincèrement le voir aboutir, car il s'agit d'une absolue nécessité.

Pour Les Engagés, le RER est une solution devant permettre de désengorger Bruxelles et d'améliorer la qualité de l'air. J'espère donc sincèrement que ce dossier aboutira avant ma retraite, car le RER constituera une aide précieuse pour tous les navetteurs venus de Wallonie et de Flandre et aidera les Bruxellois à se déplacer autrement au sein de la ville.

J'ai néanmoins l'impression que nous devons faire de nombreux compromis avant d'arriver à destination.

M. le président.- De mon côté, j'espère que les retraités auront droit à un abonnement au RER.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Votre réponse a permis de faire le point sur le déploiement des lignes RER et de rectifier notamment certains propos tenus par un de nos collègues. Les travaux du RER ont bien été relancés sur différentes lignes à l'époque du gouvernement Michel. Le ministre fédéral de la Mobilité de l'époque, François Bellot, y avait alors injecté un milliard d'euros dit « vertueux ». Ce montant avait été confirmé dans un accord de coopération signé entre les différents gouvernements du pays. J'invite notre collègue à consulter le site d'Infrabel, où l'on trouve un onglet « RER » détaillant les travaux entrepris et leur état d'avancement. Cela lui évitera de répandre certaines « fake news ».

Merci aussi pour ces précisions sur les différentes instances : comité de pilotage, conférence interministérielle... Beaucoup d'organes sont chargés de la mobilité dans notre pays. Ils se réunissent une fois par mois. L'évolution récente de la position de Linkebeek y a-t-elle déjà été abordée ? Sinon, est-ce à l'ordre du jour d'une prochaine réunion ?

Je rejoins ma collègue sur l'importance du déploiement du RER. Nous avons aussi souvent évoqué le réseau S. Le train est une solution alternative crédible pour désengorger les voiries de la capitale ainsi que le sud de Bruxelles, fortement affecté.

La Communauté métropolitaine de Bruxelles peut ici jouer un rôle crucial en facilitant la coopération entre les Régions pour gérer des enjeux d'importance, notamment en matière de mobilité.

Que représente, en nombre de voyageurs, cette augmentation de 15 % de la fréquentation des petites gares entre 2018 et 2024 ?

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Ce compromis n'était pas la seule solution. Au regard du retard déjà accumulé et de la fin des travaux annoncée pour 2033, nous aurions pu attendre l'issue des recours devant le Conseil d'État, qui se prononce en général dans les dix-huit mois, et proposer un compromis en cas de décision négative pour la mise en quatre voies.

treinen naar Brussel-Centraal. Het schrappen heeft erg nadelige gevolgen.

Het is inderdaad niet aan een regering in lopende zaken om een belangenconflict in te roepen. Het parlement kan dat eventueel doen.

1159 **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** *(in het Frans).*- *Het NMBS-aanbod tussen de Brusselse stations moet weliswaar worden verhoogd, maar door personeelsgebrek is de huidige dienstregeling nu al moeilijk rond te krijgen.*

De PTB steunt de spoorwegwerkers en hun vakbonden die actie voeren tegen de besparingen van de regering-De Wever. We kanten ons net als zij tegen de liberalisering en privatisering van het passagiersvervoer en pleiten voor een fusie van de NMBS en Infrabel. De vakbonden vragen ook om de consultancykosten sterk terug te dringen.

1159 **De voorzitter.**- Mijnheer Rittweger de Moor, het irriteert uw collega's als u van het onderwerp afwijkt.

1163 **De heer Gilles Verstraeten (N-VA).**- Ik wil nog een element toevoegen over het belang van het gewestelijk expresnet (GEN). Brussel kent een hoge werkloosheid. Vaak gaat het om laagopgeleide werklozen, voor wie de Brusselse arbeidsmarkt weinig gepaste banen te bieden heeft. Tegelijkertijd is er in Vlaanderen een enorm tekort aan arbeidskrachten. Voor Brusselaars die in Vlaanderen zouden willen gaan werken, is het belangrijk dat er goede verbindingen bestaan waarmee ze vanuit hun wijken op hun werk in het Vlaams Gewest raken.

Voorts ging u niet in op de vraag over de financiële verantwoordelijkheden. Vormen de voorlopige twaalfden een probleem voor de financiële verantwoordelijkheid die het gewest voor het GEN draagt?

1165 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *In verband met de cijfers kunt u de regel van drie toepassen.*

Comme vous l'avez relevé, nous nous trouvons face un RER qui dessert les navetteurs, mais aussi le trafic intrabruxellois, le réseau S. La gare est située à proximité immédiate de l'Athénée royal Uccle 2. Ces élèves peuvent; en dix-huit minutes au départ de la gare de Linkebeek, traverser la ville et se rendre à la gare Centrale par exemple. Ceci est très préjudiciable.

Vous avez raison, il ne revient pas à un gouvernement en affaires courantes de se prononcer sur un éventuel recours en conflit d'intérêts. Il faudra que notre Parlement puisse s'emparer de cette question, le cas échéant.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Certes, il faudrait également renforcer l'offre de la SNCB entre les gares bruxelloises mais force est de constater que la SNCB ne dispose déjà pas d'assez de personnel pour assurer l'offre actuelle.

Le PTB apporte son soutien aux cheminots et à leurs organisations syndicales, qui luttent contre les centaines de millions d'économies imposées par le gouvernement Arizona et militent pour l'amélioration des services offerts aux navetteurs. Nous nous opposons, avec eux, à toute tentative de libéralisation et de privatisation du transport de passagers. Ils ont raison de demander la fusion de la SNCB et d'Infrabel. Il faut mettre fin à cette séparation absurde, inefficace et très coûteuse entre gestion de l'infrastructure, d'une part, et gestion du matériel roulant, d'autre part.

Les syndicats demandent aussi de supprimer ou de réduire fortement les frais de consultance, qui s'élèvent à 140 millions d'euros pour la STIB, sans compter les violations de la législation sur les marchés publics. Ce montant est encore plus élevé pour la SNCB. Ce sont autant de centaines de millions qui pourraient profiter au RER et à l'amélioration des conditions de travail du personnel.

M. le président.- Monsieur Rittweger de Moor, vous irritez vos collègues, lorsque vous vous écarterez du sujet dont il est question.

M. Gilles Verstraeten (N-VA) *(en néerlandais).*- *J'ajouterai que Bruxelles connaît un taux de chômage élevé et la Flandre une énorme pénurie de main-d'œuvre. Pour les Bruxellois désireux de travailler en Flandre, il est important qu'il existe de bonnes correspondances entre le domicile et le lieu de travail.*

Par ailleurs, les douzièmes provisoires posent-ils problème pour la responsabilité financière de la Région ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour ce qui concerne les chiffres, je vous invite à appliquer la règle de trois.

Tijdens de interministeriële conferentie Mobiliteit ging het vooral over de schrapping van stations.

Lors de la conférence interministérielle de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications, nous avons principalement abordé la suppression des gares, un enjeu qui concerne tant Bruxelles que la Flandre et la Wallonie. Ce dossier fait l'objet d'un suivi au sein du comité de pilotage du RER.

¹¹⁶⁷ *(verder in het Nederlands)*

(poursuivant en néerlandais)

Wat de vraag over de financiering betreft, ben ik niet op de hoogte van concrete problemen, maar dat wil niet zeggen dat ze er niet zijn. De MIVB krijgt haar middelen volgens het systeem van de drie twaalfden en kan tot nu toe op die manier haar werking garanderen. Ik veronderstel dus dat dat in orde is, maar ik zal het dubbelchecken.

Je n'ai pas connaissance de problèmes concernant le financement, mais cela ne veut pas dire qu'il n'y en a pas. Je suppose que tout est en ordre, mais je vérifierai.

- De incidenten zijn gesloten.

- Les incidents sont clos.

¹¹⁷¹ **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW AMÉLIE PANS**
¹¹⁷¹ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME AMÉLIE PANS
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,

¹¹⁷¹ **betreffende het uitproberen van een tijdelijke oplossing voor de M7-stellen op metrolijn 1 tussen Montgomery en Tomberg.**

concernant le test d'une solution temporaire pour les métros M7 sur la ligne de métro 1 entre Montgomery et Tomberg.

¹¹⁷³ **TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW SOFIA BENNANI**

DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME SOFIA BENNANI

¹¹⁷³ **betreffende de geluids- en trillingsoverlast veroorzaakt door de metro.**

concernant les nuisances sonores et vibratoires relatives au métro.

¹¹⁷⁵ **Mevrouw Amélie Pans (MR)** *(in het Frans).*- Tijdens de vergadering van de commissie Mobiliteit op 17 december 2024 verklaarde u dat de wielen van een aantal nieuwe M7-metrostellen ten gevolge van slijtage niet meer perfect rond zijn. De MIVB slijpt de wielen nu vaker bij, maar de geluidsnormen worden nog steeds overschreden.

Mme Amélie Pans (MR).- En commission de la Mobilité du 17 décembre 2024, le MR est intervenu dans le cadre d'une demande d'explications relative aux nuisances sonores des métros M7 et des différentes plaintes de riverains. Ces plaintes portent principalement sur le tronçon entre Montgomery et Tomberg, qui est historiquement le tronçon le plus problématique du point de vue des nuisances vibratoires, avant même l'introduction des nouvelles rames M7. Elles ont d'abord été déposées en interne à la STIB, puis auprès d'Ombuds Bruxelles, mais également en justice.

Volgens de MIVB is er een probleem met het materiaal. De leverancier, CAF, betreft de wielen bij onderaannemers. De MIVB is samen met de fabrikant van de M7's nog altijd op zoek naar een structurele oplossing om de wielen te vervangen.

Vous nous avez expliqué en commission qu'après analyse de la STIB, il est apparu que sur plusieurs rames des nouveaux métros M7, certaines roues n'étaient plus parfaitement rondes, en raison d'une usure anormale des bandages de roues.

De MR wil dat de akoestische maatregelen van voor de ingebruikneming van de M7 opnieuw van kracht worden. Tijdens de plenaire vergadering van 28 februari zei u dat de MIVB een aantal dagen van 22 tot 7 uur een snelheidsbeperking zou invoeren op lijn 1. Dat volstaat echter niet, want 's nachts houdt de overlast omwonenden wakker.

La STIB a mis en place un reprofilage systématique et plus fréquent des roues, grâce à un système de détection permettant d'identifier les roues concernées. Malgré cela, il apparaît que les normes de bruit sont encore dépassées à certains endroits, la nuit, et que des roues s'ovalisent et entraînent les problèmes connus.

La STIB est remontée jusqu'à la source et a identifié un problème au niveau des matériaux utilisés. En effet, son principal fournisseur, la société CAF, fait appel à d'autres fournisseurs

¹¹⁷⁷ *Zijn de proeven met de snelheidsbeperking uitgevoerd? Wat hebben ze opgeleverd? Gaat de MIVB de snelheidsbeperking blijven toepassen?*

Controleert de MIVB of de snelheidsbeperking 's nachts wordt nageleefd en welke invloed ze heeft op trillingen, geluidsoverlast en de slijtage van de wielen?

Als de tijdelijke oplossing een vervolg krijgt, wordt er dan met de omwonenden over gecommuniceerd?

(De heer Stijn Bex, derde ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

¹¹⁸¹ **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)** (in het Frans).- *Sinds de ingebruikname van de nieuwe M7-metrostellen hebben zo'n 12.500 omwonenden last van geluidsoverlast en trillingen. De MIVB is pas tot tests overgegaan na een gerechtelijke beslissing. Het is belangrijk dat de resultaten snel bekend worden en dat we de MIVB dwingen om maatregelen te nemen, want anders zal ze niets ondernemen.*

De hinder blijft niet beperkt tot het traject Montgomery-Tomberg. Ook tussen Tomberg en Stokkel, in Molenbeek en Anderlecht is er sprake van scherpe sinusoiden tussen de trillingen. Doordat de tests niet in alle zones worden uitgevoerd, blijven veel omwonenden eraan blootgesteld. Wie geld heeft, zo blijkt, kan naar de rechtbank en boekt resultaat. Het uitblijven van tests in Anderlecht en Molenbeek is daardoor een vorm van discriminatie.

Het slijpen van de rails is een tijdelijke oplossing, maar het gebeurt niet vaak genoeg om de impact van de trillingen

pour les roues, et c'est là que le bât blesse. La STIB est toujours à la recherche d'une solution structurelle pour le remplacement des roues, en collaboration avec la société qui fabrique les M7.

La volonté du MR est de retourner aux mesures acoustiques prises avant la mise en service du M7. C'est en ce sens que je vous ai interpellée le 28 février dernier en séance plénière, pour connaître votre positionnement et celui de la STIB sur les tests d'une solution temporaire, à savoir la diminution de la vitesse des métros M7 entre 22h et 7h, entre Montgomery et Tomberg.

Vous nous aviez répondu que la STIB allait bel et bien tester une réduction de la vitesse pendant quelques jours, sur trois interstations de la ligne 1, entre 22h et 7h. C'est une avancée pour les riverains, mais qui reste insuffisante puisque les nuisances qu'ils subissent sont essentiellement nocturnes, et sont insupportables au point de priver certains d'entre eux de sommeil.

Où en est ce dossier ? Les tests de réduction de vitesse ont-ils eu lieu ? Dans l'affirmative, quels en sont les résultats et quelles conclusions en tirez-vous ?

La STIB a-t-elle décidé de pérenniser cette solution ? Si oui, avez-vous une idée du calendrier ?

Si la vitesse est effectivement réduite dans ces tranches horaires, la STIB entend-elle effectuer des contrôles pour s'assurer du respect de cette réduction et ainsi mesurer ses effets sur les vibrations, les nuisances sonores et l'ovalisation des roues ?

Dans l'éventualité où cette solution temporaire serait pérennisée, comptez-vous mettre en place une communication conjointe avec la STIB et les communes concernées auprès des habitants à proximité de la ligne ?

(M. Stijn Bex, troisième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- Depuis la mise en service de nouvelles rames M7 dans le métro bruxellois, environ 12.500 riverains subissent des nuisances sonores et vibratoires majeures. Après des années de plaintes restées sans réponse satisfaisante, la STIB n'a engagé des tests que sous la contrainte d'une décision de justice. Le juge a chargé un expert de mener différents tests récemment terminés. Sans cela, la STIB n'aurait rien entrepris.

Il est primordial d'obtenir rapidement les résultats de cette expertise et d'obliger la STIB à prendre des mesures concrètes sans attendre une nouvelle injonction judiciaire. Sans contrainte, la STIB ne fera rien ! Cela pose une question fondamentale : faut-il que chaque riverain subissant ces nuisances engage des frais de justice pour espérer une action de la STIB ?

Il est également essentiel de rappeler que ces nuisances ne se limitent pas au tronçon Montgomery-Tomberg, mais affectent aussi le tronçon Tomberg-Stockel, la ligne 1 à Molenbeek et la ligne 5 à Anderlecht, qui présentent des sinusoides accentuées entre les vibrations. Les tests réalisés ne couvrent pas l'ensemble

duurzaam te beperken. Het is ook zorgwekkend dat de wielen van nieuwe metrostellen zo snel verslijten.

des zones concernées, ce qui laisse de nombreux riverains exposés à des difficultés quotidiennes sans solution. Par ailleurs, cela montre que ceux qui ont les moyens financiers pour engager des démarches judiciaires obtiennent des résultats. L'absence de tests à Anderlecht et Molenbeek constitue ainsi une forme de discrimination.

Le meulage des rails est une solution temporaire, mais sa fréquence est insuffisante pour réduire durablement l'impact des vibrations. Un entretien systématique et renforcé est dès lors nécessaire. Enfin, l'usure prématurée des roues des nouvelles rames qui tendent à s'ovaliser est préoccupante. Cette anomalie technique aux conséquences potentiellement sévères soulève des interrogations sur la responsabilité du fournisseur et sur les solutions proposées par la STIB.

¹¹⁸³ *Waarom heeft de MIVB pas gereageerd toen er een gerechtelijk bevel was? Hoe zorgen we ervoor dat de resultaten van de tests snel tot maatregelen leiden?*

Pourquoi la STIB n'a-t-elle agi que sous la contrainte judiciaire alors que les nuisances sonores sont connues et documentées depuis des années ?

Waarom beperkt de MIVB de tests tot bepaalde trajecten, terwijl de problemen zich ook in Molenbeek en Anderlecht voordoen?

Comment garantir que les résultats des tests qui ont été élaborés aboutiront à des mesures rapides et concrètes, sans attendre une nouvelle décision du juge ?

Welke maatregelen zijn er genomen om het onderhoud van de infrastructuur te verbeteren en de rails systematischer te slijpen?

Pourquoi la STIB limite-t-elle ses tests à certains tronçons alors que d'autres secteurs, notamment à Molenbeek-Saint-Jean et à Anderlecht, sont tout aussi affectés ?

Waarom eist de MIVB niet dat de leverancier de vroegtijdig versleten wielen vervangt? Heeft de MIVB intern naar oplossingen gezocht?

Quelles mesures concrètes ont-elles été prises pour renforcer l'entretien des infrastructures, notamment en garantissant un meulage plus systématique des rails ?

Concernant l'usure prématurée des roues des nouvelles rames, pourquoi leur remplacement par le fournisseur n'est-il pas exigé ? Des solutions internes ont-elles été étudiées par la STIB pour remédier à cette défaillance ?

Cette problématique impacte quotidiennement de nombreux Bruxellois.

¹¹⁸⁵ **De heer Gilles Verstraeten (N-VA).**- Ik sluit me aan bij de opmerkingen van mevrouw Bennani. Tijdens de vorige bestuursperiode zaten wij allebei in de gemeenteraad van Anderlecht, waar zeer veel burgerinterpellaties aan bod kwamen over die kwestie. Het betreft ook de wijk waar ik zelf woon. Daar zijn serieuze problemen met trillingen en enorm veel extreem bezorgde burgers. Zij moeten voortdurend de trillingen van de metro ondergaan en hebben scheurtjes zien verschijnen in hun muren. In een van de straten in de buurt van het metrostation zakten op een bepaald moment ook twee huizen in. Of het er nu mee te maken heeft of niet, de schrik zit er in ieder geval goed in.

M. Gilles Verstraeten (N-VA) *(en néerlandais).*- *Je me joins aux remarques de Mme Bennani. Durant la précédente législature, nous avons tous deux siégé au conseil communal d'Anderlecht, où de nombreuses interpellations citoyennes portaient sur cette question. À l'époque, la STIB n'y avait pas apporté de réponse satisfaisante.*

Quel est le calendrier pour le remplacement structurel des roues défectueuses ? Quelles autres mesures provisoires que celles déjà citées sont actuellement appliquées ou envisagées, et comment sont-elles évaluées ?

Ik moet samen met mevrouw Bennani vaststellen dat in de jaren waarin we daarover discussieerden in Anderlecht, de respons van de MIVB beneden alle peil was. De Brusselse ombudsdienst heeft dat ondertussen ook vastgesteld en heeft er een aantal fundamentele opmerkingen over.

La limitation de vitesse et le système de monitoring et de mesure seront-ils étendus à d'autres trajets sensibles que ceux déjà testés ?

Quel est le rôle de Bruxelles Environnement dans l'information active et transparente des riverains sur la nature des

Als ik dan een uitleg hoor over wielen die niet rond genoeg zijn, stel ik me de vraag hoe moeilijk het kan zijn om oplossingen te vinden en de trillingen op redelijk korte termijn te verminderen.

Kunt u een concreet tijdsplan voorleggen voor de structurele vervanging van de defecte wielen? Waarom gaat dat niet beter? Welke andere tussentijdse maatregelen worden momenteel nog overwogen of toegepast, naast de versnelde herprofilering, het gebruik van platen, het invetten van de sporen en de aanpassing van de snelheid? Hoe worden die maatregelen geëvalueerd? Is er dan geen evaluatie in Sint-Jans-Molenbeek en Anderlecht en waarom niet?

Er zijn eerste meetresultaten van het proefproject met de snelheidsbeperking tussen Montgomery en Tomberg. Wordt er overwogen om dat op andere gevoelige trajecten toe te passen?

Wordt het monitoring- en meetsysteem van Maalbeek uitgebreid tot andere gevoelige trajecten op het Brusselse metronet?

Wat is de rol van Leefmilieu Brussel bij het actief en transparant informeren van bewoners over de aard van de hinder, de geplande maatregelen en het tijdsplan richting structurele oplossingen?

Is er gewerkt aan een regelgevend kader met betrekking tot geluids- en trillingshinder door het openbaar vervoer, zoals gesuggereerd door de Brusselse ombudsdienst?

Wie draagt de financiële verantwoordelijkheid voor die technische tekortkomingen? Wat is de geschatte kostprijs ervan? Is de leverancier op enigerlei wijze aansprakelijk?

Is er ten slotte overleg met andere steden of vervoersmaatschappijen die mogelijk soortgelijke problemen hebben ondervonden met CAF-materieel?

¹¹⁸⁷ **De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (in het Frans).- *De trillingshinder op metrolijnen 1 en 5 blijft omwonenden uit hun slaap houden. Er ontstaan zelfs scheuren in gebouwen, wat vragen oproept over de aansprakelijkheid.*

Na een gerechtelijke uitspraak op 6 december 2024 werd een expert aangesteld die tijdelijke maatregelen heeft opgelegd. Uit recente vaststellingen blijkt dat de trillingen vaak de normen overschrijden.

De rechter heeft maatregelen opgelegd tussen Montgomery en Tomberg. Wat hebben die opgeleverd? Worden de normen nu gerespecteerd? Worden die maatregelen verlengd en uitgebreid?

nuisances, les mesures envisagées et le calendrier des solutions structurelles ?

Un cadre réglementaire pour les nuisances sonores et vibratoires liées aux transports publics a-t-il été élaboré ?

Qui assume la responsabilité financière de ces lacunes techniques ? Quel en est le coût estimé ? Le fournisseur porte-t-il une responsabilité ?

Y a-t-il eu des discussions avec d'autres villes ou sociétés de transport ayant rencontré des problèmes similaires avec du matériel de la société CAF ?

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Les nuisances vibratoires causées par l'exploitation des lignes 1 et 5 du métro bruxellois continuent de préoccuper les riverains. Ces nuisances anormales perturbent leur sommeil, leur santé et leur qualité de vie. Du jour au lendemain, leur maison se met à trembler du matin au soir, ce qui leur fait vivre un enfer. Ces vibrations extrêmes fissurent même des bâtiments, ce qui pose la question de la responsabilité. Comment va-t-on résoudre ce problème, qui dure depuis un certain temps ?

Un jugement rendu le 6 décembre 2024 a conduit à la désignation d'un expert, qui a imposé des mesures temporaires. Les données récentes issues de relevés montrent en outre des niveaux de vibration particulièrement élevés, qui dépassent parfois les seuils considérés comme acceptables pour le confort des riverains. La norme DIN 4150-2 s'applique aux immeubles habités en Région bruxelloise et impose des valeurs limites pour la vibration pondérée maximale et la dose vibratoire.

Mes collègues ont déjà rappelé les faits. Des mesures ont été ordonnées par le juge et établies entre le 12 et le 19 mars dernier,

1189 **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** (in het Frans).- *Sinds juli 2021 hebben omwonenden van metrolijnen 1 en 5 in Sint-Pieters-Woluwe, Sint-Lambrechts-Woluwe, Etterbeek, de stad Brussel en Anderlecht last van extreme geluidsoverlast en trillingen die veroorzaakt worden door de nieuwe M7-metrostellen van de MIVB. Ondanks alles wat ze hebben ondernomen, heeft de MIVB niets gedaan om een einde te maken aan hun lijdensweg.*

Ook de aanbevelingen van Ombuds Brussel en uw bezoek hebben niets opgeleverd. De MIVB blijft beterschap beloven, maar zonder resultaat. De PTB steunt de eis van de buurtbewoners om een bijzondere commissie op te richten om na te gaan wie aansprakelijk is en om het probleem op te lossen.

Wat wordt er ondernomen om de hinder op korte termijn te verminderen? Hoe dwingt u de MIVB om met een precieze en geloofwaardige planning te komen?

Hoe komt dat multinational CAF, dat miljardenwinsten boekt, het probleem nog niet heeft opgelost? Zijn er geen dwangsommen afgesproken? Kan er geen druk worden uitgeoefend? Hoelang moeten we die situatie ondergaan?

Wordt er werk gemaakt van een duidelijke en dwingende regelgeving voor geluidsoverlast en trillingen veroorzaakt door het openbaar vervoer?

1191 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De MIVB en ik zijn ons terdege bewust van de dagelijkse hinder die de omwonenden ondervinden door de trillingen. We moeten er alles aan doen om die problemen op te lossen. Sinds de MIVB op de hoogte is van de gebreken, wordt de staat van de rails intensiever gecontroleerd en worden de wielen vaker geslepen. Dankzij een automatisch meetsysteem bij Maalbeek worden metrostellen die afwijkingen vertonen in een vroeg stadium gedetecteerd. Ten slotte worden er ook geen nieuwe stellen meer opgeleverd zolang het probleem met de wielen niet is opgelost.*

notamment entre les stations Montgomery et Tomberg. Avez-vous connaissance de leurs résultats ? Sont-elles conformes aux normes ? Est-il prévu de les prolonger et de les étendre au-delà de cette portion de ligne ? Quelles solutions vont-elles être apportées pour soulager les riverains qui subissent ces nuisances de manière répétée et insupportable ?

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Depuis juillet 2021, les riverains des lignes 1 et 5 dans les communes de Woluwe-Saint-Pierre, de Woluwe-Saint-Lambert, d'Etterbeek, de la Ville de Bruxelles et d'Anderlecht subissent des nuisances sonores et vibratoires extrêmes, causées par les nouvelles rames de métro M7 de la STIB. Ces nuisances anormales perturbent leur sommeil, leur qualité de vie et leur santé, mais nous constatons également de plus en plus de fissures dans de nombreuses maisons. Malgré toutes les démarches entreprises par les riverains, aucune mesure structurelle, concrète et efficace n'a été mise en place par la STIB pour mettre fin à leur calvaire.

Malgré l'intervention d'Ombuds Bruxelles qui a formulé des recommandations claires et votre visite sur place, rien n'a changé. La STIB continue d'agir comme un État dans l'État, multipliant les promesses et les déclarations, sans jamais aboutir à des résultats concrets. Le groupe PTB soutient donc la demande des riverains de mettre en place une commission spéciale au sein de la commission de la Mobilité afin d'établir toutes les responsabilités et de résoudre le problème.

Quelles actions immédiates sont prévues pour réduire les nuisances à court terme, y compris sur le tronçon Tomberg-Stockel et du côté d'Anderlecht ?

Qu'avez-vous mis en place avec la STIB pour la contraindre à fournir un calendrier précis et crédible en vue de mettre fin définitivement à ces nuisances ?

Comment se fait-il que la multinationale CAF, qui réalise des milliards d'euros de profits, n'ait pas encore résolu ce problème ? Car c'est elle qui est responsable ! Des astreintes ne sont-elles pas prévues ? N'y a-t-il pas moyen de lui mettre la pression ? Combien d'années allons-nous encore subir cette situation ?

Un cadre réglementaire clair et contraignant pour les nuisances sonores et vibratoires liées aux transports en commun, incluant le bruit solidien, est-il en voie de finalisation ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je vous remercie de m'interroger sur une thématique récurrente et cruciale, car elle concerne de nombreux Bruxellois. Tant la STIB que moi-même sommes pleinement conscients des désagréments quotidiens que ces nuisances vibratoires occasionnent aux riverains. Il s'agit d'une question essentielle de santé publique et de qualité de vie.

Tout doit être mis en œuvre pour résoudre ces problèmes. Dès que la STIB a pris connaissance des défauts affectant certaines roues des rames M7, elle a pris les mesures conservatoires suivantes :

Met die maatregelen willen we de hinder voor de omwonenden zo veel mogelijk beperken in afwachting van een definitieve oplossing. Uit metingen blijkt dat de situatie alvast een stuk beter is dan in het najaar van 2022.

Metrolijn 1 werd lang voor de overeenkomst tussen Leefmilieu Brussel en de MIVB uit 2004 aangelegd. De MIVB moet het daarmee stellen en dat beperkt de mogelijkheden. De gezamenlijke doelstelling van alle partners bestaat erin om terug te gaan tot de referentietrillingen van de M6-stellen.

Dit voorjaar zal de MIVB op drie plaatsen tests uitvoeren met een nachtelijke snelheidsbeperking op lijn 1 om te meten in hoeverre dat de trillingen beperkt. Ze zullen worden uitgevoerd overeenkomstig de voorwaarden die het extern adviesbureau heeft vastgesteld als onderdeel van de gerechtelijke expertise.

- renforcement de la surveillance de l'état de surface des rails ;
- intensification du meulage ;

- installation d'un système de mesure automatique au passage de Maelbeek pour détecter précocement les rames présentant des anomalies vibratoires et les envoyer au reprofilage ;

- suspension de la réception provisoire des nouvelles rames tant que le problème d'ovalisation des roues n'aura pas été résolu.

Ce programme curatif et préventif doit permettre de minimiser les nuisances pour les riverains en attendant une solution définitive. De telles mesures ont déjà permis de réduire les vibrations entre 2022 et 2024. La situation de référence reste celle des rames M6. La STIB a indiqué que certaines rames M7 génèrent, aujourd'hui encore, des vibrations supérieures à celles historiquement produites par les M6, bien que la situation se soit nettement améliorée depuis l'automne 2022.

L'infrastructure de la ligne 1 a été construite bien avant l'entrée en vigueur de la convention de 2004 entre Bruxelles Environnement et la STIB. Cette dernière est donc contrainte par l'infrastructure existante, ce qui limite ses possibilités. Toutefois, l'objectif commun de tous les partenaires est de rétablir au plus vite la situation de référence.

En coordination étroite avec toutes les parties et conformément aux échanges menés sur ce sujet au Parlement, la STIB effectuera, au printemps 2025, des tests à vitesse réduite sur trois interstations. Ces tests, qui se dérouleront pendant quelques jours entre 22h et 7h sur la ligne 1, visent à quantifier la réduction des vibrations observée lorsque la vitesse de pointe des métros est diminuée. Ils seront réalisés selon les conditions fixées par le bureau d'études externe dans le cadre de l'expertise judiciaire.

¹¹⁹³ *(verder in het Nederlands)*

In elke wijk van Brussel hebben burgers recht op een goede levenskwaliteit en gezondheid, ongeacht of ze juridische mogelijkheden hebben benut of niet.

Het doel van de test is na te gaan wat de impact van een snelheidsverlaging is. Is het mogelijk om zo de situatie significant te verbeteren? Dat willen we weten. Zodra dat duidelijk is, zullen we de snelheidsbeperking naar de volledige testzone uitbreiden.

¹¹⁹⁵ *(verder in het Frans)*

Het is immers de bedoeling om de situatie over de hele metrolijn en voor alle omwonenden te verbeteren.

De praktische uitvoering van de tests is redelijk complex, onder meer omdat de bestuurder handmatig moet ingaan tegen de snelheidsinstructies die het metrostel van het veiligheidssysteem

(poursuivant en néerlandais)

L'objectif du test est de savoir si une diminution de la vitesse peut améliorer significativement la situation. Si c'est le cas, nous étendrons la limitation à l'entière de la zone de test.

(poursuivant en français)

Les recommandations des experts ne vont évidemment pas se limiter aux tronçons sur lesquels les tests auront été réalisés. L'idée est bien d'améliorer la situation de la ligne dans son ensemble, au profit de tous les riverains.

Ces tests requièrent une mise en place assez complexe. Une limitation de vitesse exige en effet une intervention explicite et manuelle du conducteur, ce qui va à l'encontre des consignes de

ontvangt. Daarom moet er telkens een verantwoordelijke aanwezig zijn bij alle testritten.

De MIVB stelde het stuk tussen Montgomery en Tomberg voor, omdat daarover de meeste klachten waren en omdat het daar technisch gezien mogelijk is om op korte termijn een representatief aantal tests uit te voeren.

De enige structurele oplossing bestaat erin om de slechte wielen te vervangen. De fabrikant van de M7-stellen werkt samen met nieuwe industriële partners om de geschikte wielen te ontwikkelen, maar dat zal nog enige tijd vergen.

vitesse transmises par la signalisation de sécurité à la rame. À ce jour, le système ne permet pas de programmer une réduction de vitesse en fonction du lieu ou du moment de la journée. Ainsi, la conduite en mode entièrement manuel pour ce type de test ne peut être envisagée qu'avec une surveillance renforcée. Lors de ces tests, le conducteur devra donc être accompagné d'un gradé.

Le tronçon situé entre les stations Montgomery et Tomberg a été proposé par la STIB sur la base de considérations techniques. Il s'agit du secteur ayant historiquement enregistré le plus de plaintes et permettant d'effectuer un nombre représentatif de mesures à court terme. Étant donné la complexité de la mise en place du test, un tronçon relativement court a été privilégié, comprenant trois interstations consécutives. Après quelques jours d'expérimentation, les résultats seront analysés par l'expert externe, dont les recommandations ne se limiteront donc pas nécessairement à ce seul tronçon.

La seule solution structurelle aux problèmes rencontrés consiste à remplacer les roues défectueuses par des roues conformes. La société qui fabrique les rames de métro M7 travaille activement avec de nouveaux partenaires industriels afin de développer des roues s'accordant le plus possible avec les caractéristiques des roues des séries plus anciennes. Elle procède également à des tests techniques dans ce sens. Cette solution requiert une étude et une validation minutieuses et prend donc un certain temps, mais elle reste la seule solution véritablement durable.

¹¹⁹⁷ (verder in het Nederlands)

Ik begrijp dat sommige buurtbewoners een verband leggen met de ingestorte huizen, maar dat is een heel andere zaak. Het toont wel aan hoe belangrijk het is om helder te communiceren en ervoor te zorgen dat alle informatie telkens in alle transparantie kan worden doorgegeven aan de buurtbewoners.

¹¹⁹⁹ **Mevrouw Amélie Pans (MR)** (in het Frans).- *De hinder beperkt zich zeker niet tot het gedeelte tussen Montgomery en Stokkel, maar die zou daar wel het grootst zijn omdat er daar een galerij is. Klopt dat? Is dat misschien de reden waarom de MIVB de tests daar uitvoert?*

Voorts zei u in februari al dat zulke tests nogal ingewikkeld waren, maar wat heeft de MIVB dan sindsdien precies gedaan om de technische uitdagingen te overwinnen? Wanneer mogen we die tests verwachten?

De impact op de levenskwaliteit is groot. Sommige omwonenden kunnen het niet meer aan en willen hun huis verkopen, maar aangezien de problemen bekend zijn, zijn er natuurlijk niet veel kandidaat-kopers.

We moeten de MIVB verplichten om op haar beurt de leveranciers en de hele productieketen te dwingen om een duurzame en structurele oplossing te vinden.

(poursuivant en néerlandais)

Le problème des maisons qui se sont effondrées n'a rien à voir avec le métro. Cela démontre toutefois l'importance d'une communication claire et transparente avec les riverains.

Mme Amélie Pans (MR).- Je vous remercie, Madame la Ministre, pour vos réponses dans ce dossier assez complexe.

Je rejoins ma collègue lorsqu'elle signale que les nuisances ne se limitent pas au tronçon entre les stations Montgomery et Stockel. Ce n'est pas parce que j'habite à Woluwe-Saint-Lambert que je me préoccupe uniquement de cette partie de notre Région.

Cependant, il m'a été dit que ce tronçon poserait plus de problèmes en raison d'une situation particulière, à savoir l'existence de galeries. Déjà à l'époque de la construction de ce tronçon, une isolation supplémentaire aurait d'ailleurs été mise en place. Peut-être pouvez-vous me confirmer si cette information est exacte ? Si tel est le cas, peut-être est-ce la raison pour laquelle la STIB a décidé d'effectuer les tests sur ce tronçon en particulier ?

J'entends par ailleurs que la STIB n'a pas encore procédé aux tests en raison de leur complexité technique. Cela, vous nous l'aviez déjà signalé le 28 février dernier. Qu'est-ce que la STIB a fait entre-temps ? A-t-elle établi un plan d'action pour surmonter ces difficultés techniques et pouvoir effectuer ces tests ? Un

calendrier de réalisation de ces tests a-t-il néanmoins été établi et en avez-vous connaissance ?

Cette problématique doit être traitée de manière équitable, pour tous les riverains et sur tous les tronçons concernés. L'impact concret sur la qualité de vie constitue un problème majeur. Comme l'a rappelé mon collègue, certains riverains n'en peuvent plus et envisagent de vendre leur maison. Bien entendu, ils ne peuvent en attendre un prix très élevé, puisqu'il n'y a pas de candidats-acheteurs, la situation étant bien connue et personne n'ayant envie de passer des nuits blanches.

Des mesures structurelles s'imposent. Vous avez à nouveau fait allusion aux roues. Nous savons qu'elles sont à l'origine des problèmes, mais que fait la STIB ou son fournisseur ? Comment peut-on obliger la STIB à contraindre son fournisseur et tous les autres maillons de la chaîne à trouver une solution structurelle et pérenne pour les citoyens, dont la vie est pourrie par les nuisances sonores et vibratoires ?

Nous attendons plus qu'un ajustement temporaire, nous attendons une stratégie et un plan d'action.

¹²⁰¹ **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)** (in het Frans).- *Gisteren sprak ik met buurtbewoners uit Anderlecht en Sint-Lambrechts-Woluwe en die zeiden me dat de situatie nog erger is dan voorheen. Metrostellen met weinig passagiers rijden immers sneller en veroorzaken bijgevolg meer trillingen. De enige oplossing is dus een snelheidsbeperking tussen 22 uur en 7 uur 's ochtends.*

Ik weet dat de MIVB naar een oplossing zoekt voor de wielen, maar sommige buurtbewoners gaan geestelijk ten onder. De MIVB en u moeten snel ingrijpen om een einde te maken aan die dagelijkse beproeving, want de omwonenden hebben al lang genoeg gewacht.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- J'entends votre volonté de faire des tests et de réduire les nuisances. Mais, hier, j'ai eu au téléphone deux riveraines, l'une d'Anderlecht, l'autre de Woluwe-Saint-Lambert, qui m'ont dit que la situation était pire qu'avant. Le bruit, les tremblements, les fissures s'amplifient. Plus les métros sont vides, plus ils roulent vite, et plus il y a de vibrations chez les habitants ! L'unique solution améliorant la qualité de vie aux riverains serait de réduire la vitesse des métros de 22h à 7h du matin.

La question des roues et de l'adaptation n'est certes pas de votre fait. La STIB essaie de trouver une solution, mais il n'est plus possible d'obtenir les anciennes roues. Or, c'est une question de santé mentale ! Certaines personnes vivent extrêmement mal ces nuisances. La santé publique relève aussi de notre rôle, et la STIB ne peut en aucun cas se cacher derrière le fournisseur pour ne pas résoudre ce problème structurel.

Nous devons agir très rapidement, tout en sachant qu'à Woluwe-Saint-Lambert, il y a des galeries, et à Anderlecht, des affaissements. Les experts que vous nommerez feront donc face à des problématiques très différentes. Mais les habitants vivent actuellement un calvaire quotidien. Le week-end, la situation est encore pire : le métro, plus léger, va plus vite et cause encore plus de vibrations. J'estime qu'ils ont assez attendu. Imaginez-vous en train de regarder la télévision tout en voyant tout trembler dans la pièce !

¹²⁰³ **De heer Gilles Verstraeten (N-VA)**.- Ik ben geen expert in galerijen en dergelijke, maar ik denk dat mijn collega een essentieel punt aanhaalt. Het zal niet op ieder traject hetzelfde zijn. Ik vermoed dat de metrotunnels niet overal even diep zijn of op exact dezelfde manier gebouwd zijn enzovoort.

M. Gilles Verstraeten (N-VA) (en néerlandais).- *Je ne suis pas un expert en galeries, mais je suppose que les tunnels ne sont pas tous pareils.*

Les habitants du sud de la Région faisant partie de la classe moyenne supérieure, il se peut qu'ils se plaignent davantage que

Ik kan me ook perfect voorstellen dat er meer klachten waren in het zuiden van het gewest. Daar wonen meer mensen uit de middenklasse en hogere middenklasse, die de neiging hebben om bij problemen sneller te klagen bij de overheid, dan de inwoners van Anderlecht. Daarom denk ik dat ook daar getest moet worden of de problemen dezelfde effecten hebben. Dat moet objectief in kaart worden gebracht. Er moet nagegaan worden of het antwoord misschien op een andere manier geformuleerd moet worden en of de oplossingen die toereikend zijn voor het ene traject, ook doeltreffend zijn op het andere.

Net als de collega's heb ik ook vraagtekens bij de financiële verantwoordelijkheid. Zo is het mij niet duidelijk of de leverancier van de stellen daarop wordt aangesproken of dat de kosten die uit de problemen voortvloeien, volledig voor rekening van het gewest of de MIVB komen.

1205 **De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (in het Frans).- *Ik wil nogmaals benadrukken hoe hoogdringend de situatie wel is. Sommige buurtbewoners gaan echt door een hel.*

Ik begrijp niet waarom het allemaal zo lang duurt. Hoe zit het overigens met de aansprakelijkheid? Zal de MIVB juridische stappen zetten ten aanzien van de leveranciers of een schadevergoeding vragen?

Kunt u een preciezer tijdspad geven?

Ik had iets opgevangen van tests in de week van 12 maart. Waarom zijn die toen niet doorgegaan en wanneer worden ze dan wel uitgevoerd?

1207 **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** (in het Frans).- *De keuze van de testlocaties lijkt mij niet geloofwaardig, noch eerlijk.*

Een snelheidsbeperking is bovendien slechts een tijdelijk lapmiddel. Er moet een structurele oplossing komen. Volgens sommigen zou het probleem ook te wijten zijn aan het hoge gewicht van de M7-stellen.

De MIVB geeft bakken met geld uit aan consultancy, maar blijkt niet in staat om dit probleem op te lossen. Waarom wordt er niet kordater opgetreden ten aanzien van de multinational CAF? Die moet immers voor een structurele oplossing zorgen.

ceux d'Anderlecht. Les tests doivent donc être réalisés partout et leurs résultats analysés de manière objective.

À l'instar de mes collègues, je m'interroge sur la répartition des responsabilités financières.

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Madame la Ministre, vous dites que la STIB a pleinement conscience des désagréments au quotidien, mais j'aimerais insister sur l'urgence de la situation, car ce qui se passe aujourd'hui n'est tout simplement pas normal pour ces riverains, qui vivent un véritable enfer. Pour ma part, j'ai reçu de nombreux témoignages de citoyens qui n'en peuvent plus et qui veulent déménager.

Vous évoquez de nombreuses mesures, notamment liées à la problématique des roues, et j'avoue que j'ai un peu de mal à comprendre pourquoi cela prend autant de temps. J'entends qu'un fournisseur a mis fin aux livraisons de matériel ad hoc, de sorte qu'il se pose désormais la question des responsabilités. Que compte faire la STIB à cet égard ? Compte-t-elle attaquer les fournisseurs ou demander des compensations ?

Par ailleurs, vous parlez de rétablir la situation au plus vite, mais qu'entendez-vous exactement par-là ?

Enfin, j'avais cru comprendre que les tests devaient être menés durant la semaine du 12 au 19 mars, mais j'entends qu'ils n'ont pas encore eu lieu. Pourquoi ? Dès lors, pour quand ces tests sont-ils prévus ?

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Le tronçon entre les stations Tomberg et Stockel serait l'un des plus problématiques. Dès lors, pourquoi le test n'est-il pas prévu sur ce tronçon spécifique ? Même chose du côté d'Anderlecht. Il n'est donc ni crédible ni juste d'effectuer des tests sur d'autres tronçons.

En outre, réduire la vitesse n'est qu'une solution provisoire qui va toucher tous les usagers des lignes concernées, alors que c'est une solution structurelle qu'il nous faut. Selon certaines sources internes, le problème ne serait pas lié uniquement aux roues, mais aussi au poids de ces rames M7, sensiblement plus lourdes que les rames MX.

Ces cinq dernières années, la STIB a dépensé 140 millions d'euros en frais de consultance - certains recrutements ayant été effectués en violation de la loi sur les marchés publics - et, malgré cette somme colossale, elle semble incapable de remédier

¹²⁰⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het stuk tussen Montgomery en Tomberg heeft veel bochten en hellingen, maar de problemen doen zich zowat over de hele lijn voor, dus er is echt een structurele oplossing noodzakelijk. In afwachting daarvan werken we met tijdelijke oplossingen.*

De juridisch deskundige heeft in maart metingen uitgevoerd om de situatie op het gedeelte Montgomery-Tomberg in normale omstandigheden in kaart te brengen. Dat is een belangrijke eerste stap. Ik zal de MIVB een preciezer tijdschema vragen voor de volgende stappen, want ik deel uw ongeduld.

¹²¹¹ (verder in het Nederlands)

Uiteraard stelt de MIVB alles in het werk om ervoor te zorgen dat de betrokken maatschappij, CAF, haar verantwoordelijkheid neemt. In de eerste plaats wordt er een tijdelijke oplossing gezocht om de overlast zo snel mogelijk te beperken. Daarnaast wordt er naar een structurele oplossing gezocht, namelijk een goede leverancier die de juiste wielen kan leveren. Tot slot zullen de gepaste juridische stappen worden gezet met betrekking tot de verantwoordelijkheid van de leveranciers in dit dossier.

¹²¹³ **Mevrouw Amélie Pans (MR)** (in het Frans).- *Hebt u de resultaten van de tests?*

¹²¹³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De expert moet die analyseren. Ik zal een preciezer tijdschema vragen.*

¹²¹³ **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)** (in het Frans).- *Ik vind het niet normaal dat de talrijke omwonenden die hinder ondervinden door een openbare dienst, met eigen middelen hebben moeten afdwingen dat ze gehoord worden.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

au problème. Quelles mesures ont donc été prises à l'égard de la multinationale CAF ? C'est à elle qu'il appartient de résoudre le problème de manière structurelle. Pourquoi lui donner autant de latitude alors qu'il faudrait, au contraire, la responsabiliser ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le réseau du métro bruxellois a, en grande partie, été construit en suivant en sous-sol le tracé des boulevards, ce qui n'est pas courant. Le tronçon Montgomery-Tomberg, en particulier, présente de fortes contraintes en raison des courbes et des pentes qu'il comporte.

Comme vous l'avez indiqué, les plaintes venant d'un peu partout, il s'agit de remédier au problème, de préférence de façon structurelle. Dans l'intervalle, nous travaillons toutefois à des solutions provisoires, raison pour laquelle des tests ont été réalisés. Il faudrait effectivement changer les roues, mais il est difficile d'en trouver qui sont conformes, compte tenu de l'arrêt de leur production par le constructeur et des faillites dans le secteur.

Je vous confirme qu'au mois de mars, l'expert judiciaire a réalisé des mesures sur le tronçon Montgomery-Tomberg en situation normale. C'est une première étape importante. Au vu de la complexité de la mise en œuvre d'un test avec réduction de la vitesse, un protocole solide doit être réalisé pour une deuxième phase de mesures. Je demanderai à la STIB de m'en donner le calendrier précis afin de vous le transmettre. Sachez que je partage votre impatience à ce sujet.

(poursuivant en néerlandais)

La STIB met tout en œuvre pour mettre la société CAF devant ses responsabilités et trouver une solution temporaire. Dans le même temps, nous sommes à la recherche d'une solution structurelle, à savoir un fournisseur qui peut livrer les bonnes roues. Des mesures juridiques relatives aux responsabilités des fournisseurs seront bien entendu aussi entreprises.

Mme Amélie Pans (MR).- A-t-on les résultats des tests ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les résultats doivent encore être analysés par l'expert. Je fais la demande d'un calendrier plus précis.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- L'expert externe qui a été désigné donnera un avis objectif. Il ne me paraît pas normal qu'à nouveau, les habitants aient dû puiser dans leurs ressources personnelles pour se faire entendre par la STIB, dès lors qu'il s'agit d'un service public et que 12.500 personnes en subissent les nuisances !

- *Les incidents sont clos.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW SOFIA BENNANI

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

betreffende de voetgangersbrug aan het station van Sint-Agatha-Berchem.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- *De voetgangersbrug aan het station van Sint-Agatha-Berchem bestaat sinds het najaar van 2022 en vormt een belangrijke verbinding tussen twee wijken.*

Door gebrekkig onderhoud wordt de brug echter al sinds maanden steeds gevaarlijker. Infrabel weigert de brug te onderhouden en de NMBS maakt de liften niet vaak genoeg schoon. De gemeente heeft al moeten ingrijpen door bijvoorbeeld zout op de brug te strooien in de winter. Bovendien gaat de verlichting op de gewestweg waar de brug zich bevindt regelmatig kapot.

De gemeente stelde een oplossing voor, maar Brussel Mobiliteit, Infrabel en de NMBS schuiven al anderhalf jaar de verantwoordelijkheid naar elkaar door en de gewestregering wil niets doen omdat ze in lopende zaken is.

Waarom hebben de betrokken partijen niet van bij de ingebruikname onderhoudsafspraken gemaakt?

Welke rol speelt het gewest bij het maken van dergelijke afspraken?

Wat doet u in afwachting van een definitieve oplossing om de veiligheid en toegankelijkheid van de voetgangersbrug te verzekeren?

QUESTION ORALE DE MME SOFIA BENNANI

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 passerelle de la gare de Berchem-Sainte-Agathe.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- Mise en service à l'automne 2022 pour remplacer un ancien passage à niveau dangereux sur la chaussée de Gand, la passerelle de la gare de Berchem-Sainte-Agathe constitue un lien essentiel entre deux quartiers de la commune.

Cependant, son entretien suscite depuis plusieurs mois des préoccupations majeures de la part des riverains et de la commune. Infrabel, responsable de sa construction, refuse d'en assurer la maintenance, créant ainsi un danger croissant pour les usagers. De plus, les ascenseurs, sous la responsabilité de la SNCB, bien qu'équipés d'interphones d'urgence, manquent de nettoyage régulier. Cette situation a déjà poussé la commune à outrepasser ses prérogatives en prenant en charge des mesures temporaires, comme le salage de la passerelle en hiver afin d'éviter des accidents aux riverains et aux utilisateurs. Par ailleurs, les luminaires de la zone - sur une voirie régionale - tombent régulièrement en panne, compliquant encore l'accessibilité et la sécurité de cet espace.

Une proposition a été avancée par la commune pour remédier à cette situation : Infrabel assurerait l'entretien de la passerelle durant les heures d'activité ferroviaire, tandis que la commune interviendrait pendant la nuit, garantissant ainsi un accès sécurisé et permanent à la passerelle. Toutefois, depuis un an et demi, Bruxelles Mobilité, Infrabel et la SNCB se renvoient la responsabilité, et le gouvernement régional invoque désormais les affaires courantes pour justifier une absence d'action. La situation devient de plus en plus compliquée pour la commune de Berchem-Sainte-Agathe, car un accident est vite arrivé.

Pourquoi une convention d'entretien définissant clairement les rôles de chaque partie prenante n'a-t-elle pas été établie dès la mise en service de la passerelle ?

Quel rôle joue la Région pour faciliter la mise en place d'une telle convention entre Bruxelles Mobilité, la commune de Berchem-Sainte-Agathe, Infrabel et la SNCB ?

Enfin, en attendant qu'une solution durable soit trouvée, qu'avez-vous mis en place afin d'assurer, à court terme, la sécurité et l'accessibilité permanente de cette infrastructure essentielle pour les passants et les habitants de Berchem-Sainte-Agathe ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les passages à niveau sont des infrastructures extrêmement dangereuses. Nous saluons donc ce projet d'Infrabel, qui permet d'éviter tout conflit entre

is echter moeilijk toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit en fietsers. Daarom steunen we het verzoek van de gemeente aan Infrabel om een tunnel te bouwen ter hoogte van de Nestor Martinstraat.

Omdat het om een gemeenteweg gaat, is Brussel Mobiliteit niet rechtstreeks betrokken bij het project. Toch staat Brussel Mobiliteit open voor constructief overleg en zal het blijven samenwerken met alle instanties.

In dit specifieke geval is het echter aan de volgende regering om te beslissen of het Brussels Gewest zich specifiek over deze kwestie zal buigen, want dat is geen aangelegenheid voor de regering in lopende zaken.

1227 **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).**- Het dossier is dus eigenlijk volledig voorbereid, maar er wordt geen werk van gemaakt omdat de regering al tien maanden in lopende zaken is.

1227 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- Het is natuurlijk ook een gemeenteweg.

1227 **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).**- Ja, maar Brussel Mobiliteit speelt een bemiddelende rol.

- Het incident is gesloten.

1235 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1235 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1235 **en aan mevrouw Ans Persoons, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,**

1235 **betreffende slimme verkeerslichten voor hulpdienstvoertuigen in Brussel.**

1237 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).**- In België raken maandelijks zes personen gewond in een ongeval met een ziekenwagen. Daarnaast vallen bij ongevallen met politievoertuigen jaarlijks ongeveer honderd gewonden.

le train et les usagers. La passerelle, avec ses escaliers et ses ascenseurs, complexifie toutefois aussi l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et des cyclistes. Nous avons donc soutenu la commune de Berchem-Sainte-Agathe dans sa demande à Infrabel de construire un tunnel, avec trottoirs et pistes cyclables, au niveau de la rue Nestor Martin, située de l'autre côté de la gare.

Bruxelles Mobilité n'a joué aucun rôle particulier dans ce projet, que ce soit au niveau de la conception, de la réalisation ou de la rédaction d'une convention. Juridiquement, cette infrastructure est en effet une voirie communale, qui doit donc, en principe, être gérée par la commune. Bruxelles Mobilité s'est toutefois montrée ouverte à participer constructivement aux discussions et continuera à collaborer avec tous les acteurs.

Dans ce cas précis, une convention impliquant la Région de Bruxelles-Capitale n'est pas du ressort du gouvernement en affaires courantes, car les coûts ne ressortissent pas aux missions du gestionnaire de voirie. Le prochain gouvernement devra donc se positionner sur les modalités précises d'une éventuelle implication de la Région.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- Si j'ai bien compris, le dossier est prêt mais le fait que le gouvernement est en affaires courantes depuis dix mois l'empêche d'aboutir.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le fait qu'il s'agit d'une voirie communale est également un élément central.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- Oui, mais Bruxelles Mobilité joue un rôle d'intermédiaire dans ce dossier.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

et à Mme Ans Persoons, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Urbanisme et du Patrimoine, des Relations européennes et internationales, du Commerce extérieur et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente,

concernant les feux intelligents pour les véhicules de secours à Bruxelles.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous avons récemment appris que la ville de Gand avait mis en place un système innovant, dans lequel les feux tricolores passent automatiquement au vert pour les véhicules de secours en intervention. Ce dispositif, intégré au programme Mobilidata

De stad Gent voerde onlangs een systeem in waarbij verkeerslichten automatisch op groen springen voor prioritaire voertuigen die op weg zijn naar een interventie. Komt er in Brussel een vergelijkbaar project? Zo ja, wanneer en waar?

Overweegt u een algemene invoering van het systeem op alle Brusselse kruispunten, of eerder in bepaalde zones? Komen er testen?

Hoe hoog raamt u de kosten voor dergelijke technologie en hoe wilt u die financieren?

Als u het systeem niet wilt invoeren, kunt u dan zeggen waarom? Heeft dat te maken met problemen van technische, budgettaire of organisatorische aard?

Hebt u gegevens over de ongevallen met prioritaire voertuigen in Brussel in 2023 en 2024, in het bijzonder in de buurt van verkeerslichten?

et coordonné par l'Institut de microélectronique et composants (Interuniversitair Micro-elektronica-centrum, IMEC), vise à réduire le temps d'intervention des services d'urgence et à améliorer la sécurité routière.

En 2018, P&V Assurances indiquait que, chaque mois en Belgique, six personnes sont blessées ou tuées dans des accidents impliquant une ambulance. Concernant les accidents impliquant des véhicules de police, le nombre de victimes se monterait jusqu'à cent par an. Bien que ces statistiques ne reprennent pas les lieux où les accidents se produisent, un tel dispositif ne pourrait qu'améliorer ces chiffres.

Dans ce cadre, nous souhaiterions savoir si un projet similaire est en cours de développement pour la Région de Bruxelles-Capitale. Pourriez-vous nous indiquer à quelle échéance et où aurait lieu le déploiement d'un tel système à Bruxelles, notamment aux abords des hôpitaux et des lieux stratégiques, et selon quel calendrier ?

Envisagez-vous une généralisation à l'ensemble des carrefours bruxellois, ou une implantation ciblée dans certaines zones prioritaires ? Des tests sont-ils prévus ?

Quelle est votre estimation budgétaire pour la mise en place de ce type de technologie et comment comptez-vous la financer ?

Dans le cas où un tel projet ne serait pas envisagé à Bruxelles, pourriez-vous nous expliquer les raisons motivant cette décision ? S'agit-il de contraintes techniques, budgétaires ou organisationnelles ?

Disposez-vous de données concernant le nombre d'accidents impliquant des véhicules prioritaires (ambulances, police, pompiers) sur le territoire bruxellois en 2023 et 2024, en particulier aux abords des feux tricolores ?

Quelles mesures sont mises en place pour réduire les risques, notamment aux carrefours où la visibilité ou la circulation dense pose problème ?

Une consultation a-t-elle eu lieu avec les services de secours (pompiers, services d'ambulance, police) pour évaluer les besoins en matière de circulation prioritaire et connaître leur avis sur la mise en place d'un tel dispositif ? Dans l'affirmative, qu'en est-il ressorti ? Dans la négative, pourquoi ?

Dans une optique plus large, avez-vous étudié des scénarios qui pourraient intégrer ce projet dans une stratégie globale de déploiement de la mobilité intelligente à Bruxelles ? D'autres projets de feux tricolores intelligents, comme ceux réagissant à la vitesse excessive des véhicules ou favorisant la circulation des transports en commun, sont-ils en cours d'élaboration ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Bruxelles Mobilité travaille activement à l'intégration de nouvelles technologies au profit de la fluidité automobile et de la sécurité routière. Le système que la ville de Gand a mis en place pour les

¹²³⁹ *Hoe beperkt u het risico op ongevallen, in het bijzonder op kruispunten met een slechte zichtbaarheid of druk verkeer?*

Overlegde u met de hulpdiensten over de invoering van een dergelijk systeem? Zo ja, met welk resultaat? Zo nee, waarom?

Onderzocht u de mogelijkheden om een dergelijk project in een algemene strategie rond intelligente mobiliteit op te nemen? Werkt u aan andere projecten met intelligente verkeerslichten?

¹²⁴¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).-** Brussel Mobiliteit werkt aan de integratie van nieuwe technologie om de verkeersdoorstroming te bevorderen. Het Gentse systeem kan echter om zowel operationele als budgettaire

redenen niet overal in Brussel worden ingevoerd. Het vergt immers een specifiek gps-systeem voor prioritaire voertuigen dat met verkeerslichten moet kunnen communiceren via de cloud.

Het kost veel geld om een dergelijk complex systeem algemeen in te voeren. Daarom geven we de voorkeur aan lokale systemen. Zo zijn meerdere brandweerkazernes ondertussen uitgerust met een systeem waarmee ze hun voertuigen op kruispunten in de omgeving voorrang kunnen geven.

Voorts verbeteren we de werking van verkeerslichten op plekken waar problemen zijn gesignaleerd, zoals in de buurt van het Militair Hospitaal, waar het verkeer tijdens de spits moeizaam verloopt sinds de ingebruikname van tramlijn 10.

Daarnaast heeft het gewest een plan voor de invoering van intelligente verkeerslichten. Op meer dan 400 kruispunten houden de verkeerslichten al rekening met het openbaar vervoer en bijna 450 verkeersregelaars kunnen op afstand worden bediend.

quatre carrefours n'est toutefois pas généralisable à Bruxelles, en raison de contraintes tant opérationnelles que budgétaires. Nous continuons néanmoins à suivre toutes les avancées en la matière.

Le système nécessite que chaque véhicule soit équipé d'un système de géolocalisation, afin de connaître non seulement sa position, mais aussi sa direction. Le système devrait donc être complètement intégré dans un système GPS unique et spécifique aux véhicules prioritaires.

Ce système doit être connecté par interface avec un environnement de type « cloud » permettant, après traitement des données, de communiquer avec le contrôleur du carrefour avec feux tricolores, c'est-à-dire avec l'automate gérant son fonctionnement. Celui-ci doit lui-même être accessible à distance et être programmé de telle façon qu'il puisse s'adapter à ces véhicules. Il s'agit donc d'un système complexe, dont la généralisation serait coûteuse.

C'est pourquoi, à Bruxelles, nous privilégions des interactions plus locales, pouvant être activées directement depuis les locaux concernés. Plusieurs casernes du Siamu sont déjà équipées de systèmes permettant d'accorder la priorité aux véhicules de secours dans les carrefours les plus proches. C'est le cas notamment de la caserne principale de l'Héliport, de la caserne Delta ou encore de la caserne située le long de l'avenue de l'Arbre Ballon.

Concrètement, nous continuons à améliorer le fonctionnement là où des problèmes ont été signalés. C'est le cas, par exemple, au niveau de l'Hôpital militaire, où des difficultés sont constatées en heures de pointe depuis l'inauguration du tram 10. Prochainement, les feux de signalisation des deux carrefours les plus proches - en direction du ring - seront modifiés en cas de demande de sortie urgente. La mise en service est planifiée pour la fin du mois d'avril.

Un projet de déploiement de feux de signalisation intelligents existe au sein de la Région. Plus de 400 carrefours avec feux de signalisation tiennent compte des transports en commun, par le biais de messages radio émis par les véhicules vers les contrôleurs de carrefours. Près de 90 % des carrefours à feux où une ligne STIB circule sont concernés. De même, près de 450 contrôleurs de carrefours sont actuellement accessibles à distance depuis la centrale de feux, permettant non seulement une télésurveillance, mais aussi une télégestion, avec des adaptations automatiques ou manuelles en cas d'incident ou de constatation visuelle.

Ces mesures font partie intégrante de la stratégie de gestion de la mobilité dans la Région, qui bénéficie également aux véhicules de secours.

Ces dix dernières années, les ambulances ont connu entre cinq et neuf accidents par an avec blessés légers, et deux accidents avec blessés graves. Les véhicules d'incendie n'ont connu aucun accident avec blessé depuis 2004.

¹²⁴³ *De maatregelen maken deel uit van de gewestelijke mobiliteitsstrategie.*

De voorbije tien jaar waren er jaarlijks vijf tot negen ongevallen met ziekenwagens met lichtgewonden, en twee met zwaargewonden. Sinds 2004 hebben zich geen ongevallen met gewonden voorgedaan waarbij brandweerwagens waren betrokken.

Brussel Mobiliteit en de regering overleggen regelmatig met meerdere partners, waaronder de hulpdiensten. Zelf volg ik de resultaten van het project in Gent.

1245 **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** *(in het Frans).*- De MR roept al jaren op om nieuwe technologie in te schakelen ter bevordering van de veiligheid en de doorstroming van het verkeer.

Ik begrijp dat een algemene invoering van het systeem duur zou zijn. Dat was niet waar ik op doelde. U volgt de resultaten van de test in Gent, maar is het niet mogelijk om het systeem ook in Brussel te testen?

Sommige kruispunten in de buurt van brandweerkazernes hebben al verkeerslichten die op afstand kunnen worden bediend. Is het mogelijk om ook op andere kruispunten zulke verkeerslichten te installeren?

1247 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- Brussel Mobiliteit overlegt met de brandweer over de kruispunten waar de hulpdiensten voorrang moeten krijgen. Waar mogelijk voert het aanpassingen door.

1247 **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** *(in het Frans).*- U moet nagaan of de hulpdiensten over een systeem kunnen beschikken waarmee ze verkeerslichten op afstand kunnen bedienen.

- Het incident is gesloten.

1251 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D’URSEL**

1251 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1251 **betreffende de stilstand van de Bluebussen en de volledige elektrificering van de Brusselse vloot.**

1253 **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)** *(in het Frans).*- In oktober 2018 nam de MIVB vijf elektrische bussen van Bluebus in gebruik, maar in oktober 2023 haalde ze die uit het verkeer

Les services de Bruxelles Mobilité et le gouvernement sont en contact régulier avec différents partenaires, dont les services de secours et d’autres administrations ou gouvernements. Mon administration suit le retour d’expérience du projet mené à Gand.

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- Depuis de très nombreuses années, nous vous exhortons à mieux utiliser les nouvelles technologies pour les mettre au service de la mobilité, de la sécurité et de la fluidité. Nous appelons à une meilleure connectivité des feux tricolores à la centrale des feux, ce qui manque encore à un trop grand nombre de carrefours. Nous visons ici une meilleure sécurisation et fluidité des trajets des véhicules de secours.

J’ai bien entendu qu’une introduction dans un système global serait très coûteuse. Ce n’était pas mon objectif. Vous annoncez que vous suivrez les résultats du test mené à Gand, ce qui est une bonne chose, mais ne pourrait-on pas aussi tester le système à Bruxelles ?

Vous dites que certains types de carrefours, proches des casernes et de l’hôpital militaire, sont déjà équipés. Pourrait-on également envisager un système de télécommande des feux, semblable à celui utilisé par les véhicules de transport public, et l’adapter aux véhicules de secours pour leur permettre de passer en priorité à l’approche de certains feux ? Au fond, nous disposons peut-être déjà d’un système beaucoup plus simple à mettre en place, pour une meilleure sécurisation des trajets des véhicules de secours ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Tous les carrefours sont différents. Dans certains cas, il se révèle nécessaire de donner la priorité aux services d’urgence. Cela fait l’objet d’échanges entre le Siamu et les administrations. Là où des avancées sont possibles, elles seront mises en œuvre. Nous ferons tout ce qui est possible pour que les services de secours aient la priorité sur nos voiries.

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- Je vous invite à étudier la possibilité de munir les véhicules de secours d’un système de télécommande des feux.

- L’incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D’URSEL

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

concernant l’immobilisation des bus Bluebus et la transition vers une flotte 100 % électrique à Bruxelles.

Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- En octobre 2018, la STIB a intégré dans sa flotte cinq bus électriques Bluebus de 12 mètres. Ils ont d’abord été mis en service sur la ligne 13, puis sur la ligne 37 en mai 2019. Leur introduction visait à

door een tekort aan wisselstukken. In februari 2024 waren ze nog steeds buiten dienst.

Zijn die bussen inmiddels weer in gebruik? Zo niet, wat is ermee gebeurd? Zijn er andere technische problemen opgedoken bij elektrische bussen, en moesten ook die buiten gebruik worden gesteld?

Wat is de kostprijs van die buitengebruikstelling? Hoe zorgt u ervoor dat zulke problemen zich niet herhalen? Heeft de MIVB haar opslagcapaciteit voor wisselstukken verhoogd of haar behoeften inzake onderhoudsinfrastructuur herzien? Werkt u met andere steden samen om good practices uit te wisselen en dat soort problemen te vermijden?

Heeft de MIVB sindsdien bijkomende elektrische bussen aangekocht en zo ja, was dat bij dezelfde leverancier? De MIVB wilde haar volledige busvloot tegen 2035 elektrificeren. Blijft die doelstelling haalbaar?

¹²⁵⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).**- De Bluebussen zijn tussen maart en mei 2024 weer in dienst genomen.

De MIVB heeft geen soortgelijke technische problemen ondervonden met andere elektrische bussen. Het is gangbaar dat een deel van de vloot voor onderhoud buiten dienst is, en die vijf Bluebussen maakten daar tijdens dat halve jaar deel van uit, zodat het vervoersaanbod intact bleef.

De MIVB heeft de fabrikant herinnerd aan zijn verplichtingen wat de levering van wisselstukken betreft.

Sinds 2018 bouwt de MIVB ervaring op, toen met een eerste reeks van 37 elektrische bussen, om vertrouwd te raken met de verschillende soorten en merken. Sommige worden enkel 's nachts opgeladen, andere ook tijdens pauzes bij de eindpunten van de lijnen.

Op basis van die ervaring maakt ze keuzes voor de toekomst inzake het soort voertuigen, de aanpassing van de remises en haltes en de opleiding van het personeel. In 2023 heeft de MIVB bijkomende elektrische bussen besteld: 70 gelede bussen en 36 standaardbussen. 56 gelede bussen worden nog dit jaar in

réduire les émissions polluantes et à améliorer la qualité de l'air à Bruxelles, s'inscrivant ainsi dans l'objectif de la STIB de rendre l'ensemble de sa flotte de bus entièrement électrique d'ici 2035. Cependant, en octobre 2023, ces cinq bus Bluebus ont été retirés de la circulation, en raison de l'indisponibilité de certaines pièces de rechange nécessaires à la réalisation des entretiens préventifs prévus dans le plan de maintenance. Fin février 2024, ils n'avaient toujours pas été remis en service.

À quelle date ces bus ont-ils finalement été remis en circulation ? S'ils sont toujours hors service, les avez-vous déclassés ou revendus et à qui ? D'autres soucis techniques ou de maintenance sont-ils apparus sur ces bus ou sur d'autres bus électriques ? Dans l'affirmative, lesquels ? Ont-ils également nécessité un retrait de la circulation et pour quelle durée ?

Quel est le coût estimé de l'immobilisation de ces bus ? Quelles mesures avez-vous prises pour éviter qu'un tel problème d'approvisionnement ne se reproduise ? Les capacités de stockage de pièces détachées ont-elles augmenté à la STIB pour éviter des immobilisations prolongées ?

Depuis cet incident, la STIB a-t-elle acquis d'autres bus électriques ? Combien en possède-t-elle ? Proviennent-ils du même fournisseur ? Comment cette expérience influence-t-elle la stratégie de transition vers une flotte 100 % électrique à Bruxelles ? Quels enseignements en avez-vous tirés ?

Cet incident a-t-il conduit à une réévaluation des besoins en infrastructures de maintenance pour les bus électriques ? Des ajustements ont-ils été faits ? Collaborez-vous avec d'autres villes pour partager les bonnes pratiques et éviter ce type de problèmes à l'avenir ? Avec quels résultats ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Les bus électriques Bluebus ont été progressivement remis en service entre mars et mai 2024 et le sont toujours actuellement. Deux de ces cinq bus sont utilisés pour le nouveau service Includo. Les trois autres sont exploités principalement sur les lignes 13 et 37.

La STIB n'a pas connu de soucis techniques particuliers sur d'autres séries de bus électriques qui auraient nécessité leur retrait temporaire. En raison du faible nombre de bus concernés, leur immobilisation a été incluse dans la part de la flotte considérée indisponible pour la maintenance. Cette immobilisation n'a donc eu aucune conséquence négative sur l'offre de transport.

Afin d'éviter que cela ne se reproduise, la STIB a fermement rappelé au fabricant de bus ses obligations quant à la livraison de pièces de rechange critiques.

Entre 2018 et 2019, 37 bus électriques ont été mis en service sur le réseau de la STIB : sept Citybus de Solaris, de type « overnight charging » (recharge des batteries la nuit au dépôt), cinq bus standard de Bluebus, de type « overnight charging » et 25 bus articulés de Solaris, de type « opportunity charging » (recharge

gebruik genomen, waarvan er sinds half maart al 26 rondrijden. De rest volgt in 2026. Bij de bestelling vormde de levering van wisselstukken een criterium om de offertes te beoordelen.

De MIVB is lid van twee platformen waarin good practices en ervaringen worden uitgewisseld met buitenlandse operatoren.

des batteries la nuit au dépôt et sur le réseau, durant le service, aux terminus de la ligne).

La STIB a ainsi misé sur différents types de véhicules, marques et modes de chargement, afin de se familiariser avec les véhicules électriques avant d'en acquérir davantage.

En 2023, la STIB a commandé de nouveaux bus électriques en plus grand nombre : 70 bus articulés de type eCitaro de Mercedes et 36 bus standards du même type. Un total de 56 bus articulés sera livré et mis en service en 2025. La livraison est en cours. À la mi-mars 2025, un total de 26 bus était en exploitation sur les lignes 46, 53 et 89. La deuxième série de 14 bus articulés ainsi que les 36 bus standards sont attendus pour 2026.

L'expérience acquise grâce à l'exploitation des 37 bus électriques initiaux a alimenté la réflexion de la poursuite de l'électrification de la flotte de bus, pour les choix des véhicules, l'adaptation des dépôts et des arrêts de surface, la formation du personnel de conduite et technique, etc.

L'organisation du suivi après-vente et la gestion des pièces de rechange font partie des critères évalués en phase d'offre lors de la commande de bus.

Concernant votre dernière question, la STIB est membre de deux plateformes d'échange de bonnes pratiques et d'expériences avec des opérateurs de réseaux de bus internationaux. Des rencontres sont fréquemment organisées ainsi que des échanges d'informations permanents par le biais des canaux numériques.

¹²⁵⁷ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *U hebt niet gezegd hoeveel de buitengebruikstelling van de Bluebussen de MIVB gekost heeft.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Combien de temps ces bus ont-ils été immobilisés ? Combien cela a-t-il coûté à la STIB ? Qui a payé la facture ? Vous n'avez pas répondu à ces questions.

¹²⁵⁷ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Zoals ik zei, hoorden die vijf bussen tot het door onderhoud onbeschikbare deel van de vloot.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'ai fait de mon mieux pour répondre à toutes vos questions. J'ai dit que les véhicules immobilisés ont été inclus dans la flotte considérée comme indisponible pour cause de maintenance. La STIB a contacté le constructeur pour qu'il livre les pièces de rechange, comme le prévoient les obligations contractuelles. Je n'ai pas plus de détails à ce stade.

¹²⁵⁷ **De voorzitter.**- Als u meer details wilt, stel ik voor dat u een schriftelijke vraag indient.

M. le président.- Je vous invite à poser une question écrite à la ministre si vous voulez plus de détails sur le sujet.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

¹²⁶⁵ **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARTINE RAETS**

QUESTION ORALE DE MME MARTINE RAETS

¹²⁶⁵ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

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,

1265 **betreffende de reiniging van tags in de Brusselse tunnels.**

1267 **TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

1267 **betreffende de verwijdering van tags in de Brusselse tunnels.**

1269 **Mevrouw Martine Raets (Open Vld).**- De vernieuwde Brusselse tunnels worden ontsierd door tags met allerlei dystopische slogans. Dat is bijzonder jammer, vooral ook na alle gedane kosten om de tunnels te hernieuwen. Het is niet bevorderlijk voor het imago van Brussel.

Sinds de betoging van 13 februari is het er niet beter op geworden. Blijkbaar vond er al een eerste oppervlaktereiniging plaats om de ergste tags te verwijderen, maar er zijn nog steeds een heleboel ontsierende tags zichtbaar. De realiteit is dat er nog wel meer betogingen zullen plaatsvinden in het gewest, aldus Inge Paemen, de woordvoerster van Brussel Mobiliteit. Ze voegde daaraan toe dat die reinigingen erg veel geld kosten en dat de schoonmaakrondes voortaan structureel worden aangepakt, gezien de vele betogingen. Eenzelfde aanpak hanteert Brussel Mobiliteit overigens ook al voor de straatverlichting. Als er één lantaarn stuk is, rukken ze niet meteen uit.

Wat is de kostprijs van het reinigen van de tunnels? Hoeveel bedraagt de prijs precies per reiniging?

Zijn er geen materialen of procedés voorhanden waarmee de tunnelwanden behandeld kunnen worden, zodat er geen tags meer op aangebracht kunnen worden?

Kunnen de reinigingskosten op een of andere manier verhaald worden op de vervuiler, namelijk de personen die de tags aanbrengen?

1271 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).*- Sommige betogers uiten hun ongenoegen niet langer via spandoeken, maar door tags langs het traject van een betoging aan te brengen. Dergelijk vandalisme vond ook op 13 februari 2025 plaats in verscheidene tunnels op de Kleine Ring. Sommige vormen regelrechte haatboodschappen en worden dagelijks door duizenden automobilisten gezien.

Brussel Mobiliteit liet weten dat het de tags voorlopig niet weghaalt omdat het budget beperkt is en er bovendien nog manifestaties aankomen. Hoewel ik die redenering begrijp, roept ze vragen op over wie de kosten voor de schoonmaak moet betalen.

Hoe groot is de schade na de manifestatie van 13 februari?

Overlegde Brussel Mobiliteit met de vakbonden over het vandalisme in de openbare ruimte door sommige van hun leden? Betalen zij een deel van de factuur voor de schoonmaak?

concernant le nettoyage des tags dans les tunnels bruxellois.

QUESTION ORALE JOINTE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

concernant le nettoyage des tags dans les tunnels bruxellois.

Mme Martine Raets (Open Vld) *(en néerlandais).*- *Les tunnels rénovés de Bruxelles sont défigurés par des tags, ce qui nuit à l'image de Bruxelles.*

Un premier nettoyage de surface a eu lieu pour enlever les tags les plus visibles, mais il en reste beaucoup. Ces opérations coûtent cher et les tournées de nettoyage seront désormais organisées de manière structurelle, vu le nombre de manifestations.

Quel est le coût du nettoyage des tunnels ?

Existe-t-il des matériaux ou procédés permettant de traiter les parois des tunnels afin d'éviter qu'elles ne soient couvertes de tags ?

Les coûts de nettoyage peuvent-ils être récupérés auprès des auteurs ?

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Le jeudi 13 février, une manifestation se tenait dans les rues de Bruxelles. À cette occasion, certains ont décidé de faire entendre leur mécontentement non plus via des pancartes, des chants ou des cris, mais via la dégradation. Ce vandalisme s'est manifesté par une série de tags, laissés dans le sillage des cortèges de manifestants, pourtant censés être encadrés par leurs représentants syndicaux.

Ainsi, au sein de plusieurs tunnels de la Petite ceinture de Bruxelles, nous pouvons lire un florilège de formules parfois très éloignées des motivations de la manifestation du 13 février. À certains endroits, ces tags s'apparentent même à de véritables appels à la haine. Ces stigmates restent aujourd'hui bien visibles au sein de nos tunnels, utilisés quotidiennement par des milliers d'automobilistes, si bien que de nombreux internautes et citoyens se sont offusqués sur les réseaux sociaux de la présence de ces inscriptions.

Pourtant, Bruxelles Mobilité, l'agence régionale en charge de la gestion des tunnels et donc de leur entretien, a informé la presse que celles-ci ne seraient pas enlevées avant un certain

Werden er op 13 februari administratieve boetes gegeven voor vandalisme? Overlegde Brussel Mobiliteit daarover met de politie?

Hoeveel kost het om een tag te verwijderen? Welke invloed heeft de schoonmaak op het verkeer in de tunnel?

temps. Le prétexte est que les moyens budgétaires sont limités et que, je cite, « nous ne sommes pas à l'abri de nouveaux débordements lors des prochaines manifestations ». Bien que je partage le constat des moyens budgétaires restreints et que les manifestations engendrent souvent des dégradations, ces dernières interpellent notamment concernant la prise en charge financière de ce nettoyage.

Quelle est l'étendue des dégradations laissées dans le sillage de la manifestation du 13 février ?

Qu'est-il prévu par la Région bruxelloise pour prévenir de telles dégradations sur son territoire ?

Des échanges ont-ils eu lieu entre Bruxelles Mobilité et les centrales syndicales par rapport à la dégradation de l'espace public par certains de leurs affiliés ? Les centrales syndicales prendront-elles part à la facture du nettoyage de ces tags ?

Des amendes administratives ont-elles été dressées vis-à-vis de manifestants ayant fait preuve de vandalisme durant la manifestation du 13 février ? Bruxelles Mobilité a-t-elle eu des contacts avec la police à ce sujet ?

Combien coûte le nettoyage d'un tag ? Quel est l'impact du nettoyage d'un tag dans un tunnel sur la circulation ?

¹²⁷³ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- In de pers zijn al delen van mijn antwoord verschenen omdat ik ondertussen een schriftelijke vraag van de heer De Brabandere over hetzelfde onderwerp heb beantwoord.

¹²⁷⁵ *(verder in het Frans)*

Ik moest immers antwoorden op een schriftelijke vraag die mij vrijdag is gesteld.

¹²⁷⁵ **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).*- Mijn vraag is al wat ouder, maar stond vandaag pas op de agenda. Daar kan ik niets aan doen.

¹²⁷⁵ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- Ik maak u geen verwijt, ik verklaar alleen waarom bepaalde zaken al in de pers verschenen. Ik ga daar vandaag wat dieper op in.

Op 13 februari 2025 zijn in zes tunnels graffiti aangebracht, op een oppervlakte van 6.100 m². De totale prijs om ze te verwijderen hangt af van de omvang van de graffiti, het type drager dat is aangetast en of die drager moet worden schoongemaakt, geschilderd of vervangen.

De prijs voor een schoonmaak bedraagt 20.000 tot 50.000 euro. Bij schilderen of vervangen kan dat oplopen tot 400.000 à 1,2 miljoen euro. Daarnaast zijn er indirecte kosten, bijvoorbeeld

Mme Elke Van den Brandt, ministre *(en néerlandais).*- Certains éléments de réponse ont déjà paru dans la presse.

(poursuivant en français)

J'ai effectivement été obligée de répondre à une question écrite qui m'a été posée vendredi.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Ma question date d'il y a quelque temps. Elle a seulement été mise à l'ordre du jour aujourd'hui, mais nous ne sommes pas responsables des délais d'inscription à l'ordre du jour.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je ne vous fais pas de reproche, j'explique juste pourquoi des éléments sont déjà apparus dans la presse. J'irai un peu plus dans les détails aujourd'hui.

Six tunnels ont fait l'objet de graffiti en section couverte, en trémie ou les deux, à la suite de la manifestation du 13 février. Au total, 6.100 m² ont donc été vandalisés. Il s'agit principalement d'une dégradation visuelle des murs, des panneaux de protection au feu et des panneaux acoustiques des tunnels. Le coût total des travaux est tributaire de l'étendue des graffiti, du type de support dégradé et de la possibilité technique de nettoyer, peindre ou remplacer.

En cas de simple nettoyage, l'estimation se situe entre 20.000 et 50.000 euros, TVA comprise. Si les panneaux doivent être

voor coördinatie van de werkzaamheden en signalisatie. Gevolgen voor het verkeer zijn er onvermijdelijk.

Momenteel worden de mogelijkheden onderzocht. De tags moeten voor eind april verdwenen zijn.

¹²⁸⁷ *Problematische tags, zoals hakenkruisen, zijn meteen weggehaald.*

Brussel Mobiliteit diende een klacht in bij de politie en bezorgde camerabeelden. Worden de daders geïdentificeerd, dan kunnen de kosten op hen worden verhaald. Aangezien de vakbonden niet burgerlijk aansprakelijk zijn, kunnen die niet verantwoordelijk worden gesteld.

Voor toekomstige manifestaties kunnen we in overleg met de politie een toegangsverbod tot de tunnels opleggen.

¹²⁸⁹ *(verder in het Nederlands)*

Jaarlijks bedragen de reinigingskosten voor alle tunnels, dus zowel voetgangerstunnels als tunnels voor voertuigen, ruim 3,5 miljoen euro. Het gaat dan om een waaier aan ingrepen, zoals het reinigen van rioolkolken, pompstations, technische lokalen, wanden, veiligheidsnissen en uitrustingen, alsook het vegen van het wegdek.

Er bestaan inderdaad speciale preventieve behandelingen, bijvoorbeeld door een coating op de panelen aan te brengen, die ervoor zorgt dat tags gemakkelijk verwijderd kunnen worden met een hogedrukreiniger. De hogedrukreiniging die nodig is om graffiti te verwijderen, zou echter ook de beschermende verflaag kunnen beschadigen. Bovendien werd er vastgesteld dat er op infrastructuur die behandeld werd met zulke coatings nu ook zuurgraffiti verschijnen en die veroorzaken onomkeerbare schade. Het blijft dan ook een uitdaging om onze wegen tag- en graffiti-vrij te houden.

¹²⁹¹ **Mevrouw Martine Raets (Open Vld).**- Er is een verschil tussen de cijfers in het artikel dat mijn collega aanhaalt en de cijfers die ik vandaag van u krijg. Volgens het artikel was het minimumbedrag voor de reiniging 60.000 euro en het

repeints ou remplacés, l'estimation grimpe drastiquement. En cas de peinture, l'estimation peut s'élever à plus de 400.000 euros. Cela dépend notamment de la peinture des panneaux acoustiques. Les estimations peuvent monter jusqu'à 1,2 million d'euros.

Des coûts indirects liés au nettoyage sont également à prévoir en raison du lieu, de la coordination des travaux et du balisage nécessaire pour la fermeture de la zone, en l'occurrence un tunnel. Un impact sur le trafic est donc inévitable.

À ce stade, l'analyse technique du nettoyage est encore en cours. Certains panneaux antibruit nécessitent un entretien particulier, qui doit être testé et analysé au préalable.

Le nettoyage est donc bien prévu et sera réalisé avant la fin du mois d'avril, après la prochaine manifestation.

Certains tags problématiques, comme des croix gammées, ont été retirés en urgence, dès leur signalement par des riverains.

Une plainte a effectivement été déposée par l'administration auprès de la zone de police Bruxelles-Nord, sans retour à ce stade au sujet de l'identité des responsables de ces actes. Les images des caméras ont également été transmises à la police. Si l'auteur est identifié, il est fort possible que les coûts puissent être récupérés auprès du pollueur. Les syndicats n'ayant pas de responsabilité civile à proprement parler, leur responsabilité ne peut être engagée.

Pour les futures manifestations, nous pourrions envisager une interdiction d'accès aux tunnels. Des discussions seront menées au cas par cas avec la police.

(poursuivant en néerlandais)

Chaque année, le nettoyage des tunnels coûte plus de 3,5 millions d'euros. Il comprend différentes interventions, telles que le nettoyage des bouches d'égout, des locaux techniques et des murs, ainsi que le balayage de la chaussée.

Il existe des traitements préventifs spéciaux grâce auxquels les tags peuvent être facilement enlevés avec un nettoyeur haute pression. Néanmoins, ce nettoyage risque d'endommager la peinture protectrice.

Mme Martine Raets (Open Vld) (en néerlandais).- Dans l'article, le montant minimum pour le nettoyage était de 60.000 euros et le montant maximum de 1,25 million d'euros. Or, vous parlez d'un minimum de 20.000 à 50.000 euros et d'un maximum

maximumbedrag 1,25 miljoen euro. Hier spreekt u van 20.000 à 50.000 euro en maximaal 400.000 tot 2 miljoen euro. Wat verklaart dat verschil? Zijn er misschien nieuwe elementen aan de oppervlakte gekomen?

In verband met de coatings, de procédés en behandelingen om de wanden preventief tegen tags te beschermen, verneem ik dat er panelen zijn voor geluidsoverlast, brandveiligheid en dergelijke. Wellicht gaat het over verschillende materialen en is het niet zo evident om die allemaal met coating te bekleden. Zou het echter niet mogelijk zijn om via een studie of samenwerking met bijvoorbeeld de VUB te zoeken naar een andere soort coating, of nieuwe technologieën aan te wenden om te vermijden dat er tags worden aangebracht? Dan moet de behandeling maar eenmaal worden uitgevoerd en zijn de kosten op termijn minder hoog.

1293 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *U moet uitzoeken in welke mate de vakbonden verantwoordelijk zijn en wie voor de schoonmaak moet betalen. Dat mag niet naar de Brusselse belastingbetaler worden doorgeschoven. Ik hoop dat de politie kan achterhalen wie de daders zijn.*

Voorts moet duidelijk zijn welke verbintenissen organisatoren van manifestaties aangaan over respect voor de openbare ruimte. Vakbonden kunnen niet eeuwig onaantastbaar blijven.

1295 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister**.- De cijfers van de antwoorden op de schriftelijke vraag en de cijfers die ik vandaag geef, zijn op elkaar afgestemd. Het gaat sowieso om schattingen, want de exacte cijfers zullen pas achteraf duidelijk worden. We moeten voorzichtig zijn met schattingen, maar het bedrag loopt inderdaad op tot 1.253.000 euro in het ongunstigste scenario waarbij de hele bekleding moet worden vervangen. Als het bij een reiniging blijft, bedraagt de kostprijs tussen 20.000 en 50.000 euro. Als we ook moeten herschilderen, loopt dat bedrag op tot 426.000 euro.

We onderzoeken alle mogelijke technieken. Ook andere landen worden met dit probleem geconfronteerd. Als er betere materialen zijn, zullen we die waar mogelijk gebruiken.

- *De incidenten zijn gesloten.*

1299 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

de 400.000 à 2 millions d'euros. Comment expliquez-vous cette différence ?

Ne serait-il pas possible de mener une étude sur les autres types de revêtement ou les nouvelles technologies permettant d'empêcher l'apparition de nouveaux tags ? Le traitement ne serait alors à effectuer qu'une seule fois, ce qui réduirait les coûts à long terme.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Il est essentiel que la responsabilité des organisateurs de la manifestation, en l'occurrence les syndicats, soit déterminée. Il faut aussi clarifier les responsabilités financières, ce n'est pas au contribuable bruxellois à payer ce nettoyage.

Je remercie les responsables de Bruxelles Mobilité qui essaient de trouver des solutions. Ces graffiti ne donnent pas une belle image de notre capitale qu'on aimerait accueillante et accessible à toutes et tous. J'espère que la plainte déposée permettra qu'une enquête détermine les responsabilités de chacun.

Il faut aussi clarifier les engagements des organisateurs sur le respect de l'espace public, les syndicats ne peuvent pas rester éternellement intouchables. Je répète qu'il ne s'agit pas de tags anodins. Certains messages sont agressifs et haineux, et choquent les citoyens. Laisser ces inscriptions visibles banalise la violence verbale et délégitime l'action publique tout en nuisant à l'image de notre capitale.

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Les chiffres tirés des réponses à la question écrite et ceux que je vous donne aujourd'hui concordent. Le montant peut effectivement atteindre 1.253.000 euros pour remplacer l'ensemble du revêtement.*

Nous étudions toutes les techniques existantes. Si nous trouvons de meilleurs matériaux, nous les utiliserons autant que possible.

- *Les incidents sont clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

1299 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de
Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit,
Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1299 **betreffende de follow-up van het proefgebruik van
waterstofbussen bij de MIVB.**

1301 **Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR) (in het Frans).- De
MIVB zette in 2021 een proefproject op met een waterstofbus, die
gedurende twee jaar op verschillende lijnen zou worden getest.
Wanneer begon en eindigde de proef? Wat kostte de huur van
de bus?**

*Hoe heeft de waterstofbus gepresteerd op het gebied van
autonomie, betrouwbaarheid, onderhoud en koolstofvoetafdruk?
Wat was het gemiddelde waterstofverbruik en hoe verhoudt
dat zich tot de aanvankelijke prognoses? Werd de autonomie
beïnvloed door de buitentemperatuur? Waren er technische
uitdagingen door de Brusselse topografie?*

*Wat was de feedback van de passagiers en chauffeurs over
het comfort, de veiligheid en de betrouwbaarheid van de
waterstofbus?*

*Is de MIVB van plan om waterstofbussen in haar vloot op te
nemen? Heeft ze ook andere fabrikanten benaderd?*

*Het tanken is getest via een pomp met waterstofcilinders in
Haren en via een waterstofdistributiecentrum in Anderlecht in
samenwerking met Sibelga. Zijn er nog andere plannen om de
productie, het transport en de opslag van waterstof in Brussel
te vergemakkelijken? Overweegt u gewestelijke of Europese
partnerschappen voor een bredere toepassing van waterstof?*

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

**concernant le suivi des tests relatifs aux bus à hydrogène au
sein de la STIB.**

Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).- En 2021, la STIB lançait
le projet pilote « LearningLab H2 » de bus à hydrogène afin
d’évaluer le potentiel de cette technologie en milieu urbain.
Un bus devait être testé sur plusieurs lignes pendant deux ans,
avec pour objectif de mieux comprendre sa consommation, son
autonomie et la place que ce type de véhicule pourrait prendre
au sein de la flotte bruxelloise.

L’essai n’aurait commencé qu’en février 2022, après des retards
dus notamment à des ajustements techniques et des formations.
Maintenant que le test devrait être terminé, pouvez-vous dresser
un bilan complet de cette expérimentation ? Quand l’essai a-t-il
réellement débuté et quand s’est-il clôturé ?

Quel a été le coût total de la location du bus sur 24 mois ou plus et
est-il toujours jugé compétitif par rapport à d’autres technologies
vertes (électrique, hybride, etc.) ?

Quels enseignements tirez-vous de ces deux années
d’exploitation en conditions réelles ?

Quelle est la consommation moyenne d’hydrogène observée et
comment se compare-t-elle aux prévisions initiales ?

Quelles ont été les performances en matière d’autonomie, de
fiabilité, d’entretien et d’empreinte carbone du bus à hydrogène ?

Les tests ont-ils révélé des défis techniques spécifiques liés à la
topographie bruxelloise ?

Qu’en est-il de l’autonomie du bus en fonction de la température
extérieure ?

Quels sont les retours des passagers et des conducteurs sur le
confort, la sécurité et la fiabilité du bus à hydrogène ? Des
enquêtes de satisfaction ont-elles été menées ?

La STIB envisage-t-elle d’intégrer des bus à hydrogène dans sa
flotte à la suite de ce projet, et cela, malgré les défis en matière de
production d’hydrogène et d’infrastructures de ravitaillement ?
Dans l’affirmative, d’autres constructeurs ont-ils été approchés
pour diversifier les options ? Dans la négative, pour quelles
raisons ?

Le ravitaillement a donné lieu à un test en deux étapes, à
savoir l’installation d’une pompe avec des bonbonnes remplies
d’hydrogène à Haren et la création d’un centre de distribution
plus régionale de l’hydrogène à Anderlecht avec Sibelga. Existe-
t-il d’autres plans visant à développer des infrastructures de

1303 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De waterstofbus werd gehuurd voor 30 maanden. Na de opleiding van het personeel volgde een testfase van februari 2022 tot januari 2024. De huur bedroeg iets minder dan 10.000 euro per maand, inclusief onderhoud.*

Gezien de grote prijsschommelingen is het erg moeilijk om een antwoord te geven op de vraag of waterstof concurrerend is.

Het verbruik werd geschat op 9 kg/100 km, maar bleek uiteindelijk iets lager uit te vallen, namelijk 8 kg/100 km. De autonomie wordt beïnvloed door parameters als topografie, wegtype, files, buitentemperatuur en rijstijl, maar uit de test is gebleken dat de waterstofbus een hele dag kan rijden met een tank van 40 kg.

De MIVB heeft geen ernstige technische problemen ondervonden. De test volstaat evenwel niet om geldige conclusies te trekken voor 15 jaar.

De koolstofvoetafdruk van een waterstofbus hangt af van de elektriciteit die verbruikt wordt om de waterstof te produceren. Bovendien is het waterstofproces minder efficiënt dan het elektrische proces met batterijen, aangezien 70% van de energie verloren gaat.

1305 *De MIVB heeft de reizigers niet gepeild naar hun tevredenheid over de waterstofbus, omdat de technologie hetzelfde comfort biedt als elektrische bussen. De chauffeurs waren tevreden.*

De MIVB heeft momenteel geen plannen om waterstofbussen in haar vloot op te nemen. De voorraadiging brengt nog te veel risico's met zich mee. Bovendien is het moeilijk om groene waterstof te verkrijgen, wat essentieel is om een voldoende grote klimaatimpact te hebben. Tot slot is de verkoop van waterstofbussen in Europa nog zeer beperkt. Daarom blijft de MIVB haar netwerk verder elektrificeren.

production, d'acheminement et de stockage d'hydrogène à Bruxelles pour faciliter la recharge ?

Des partenariats régionaux ou européens sont-ils envisageables pour soutenir un déploiement plus large de cette technologie ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le bus à hydrogène a été loué pour une période de 30 mois, qui comprenait une période de formation et de familiarisation pour le personnel, puis un test, qui s'est déroulé de février 2022 à janvier 2024. La location a coûté un peu moins de 10.000 euros par mois, maintenance comprise, mais sans compter la consommation d'hydrogène. Étant donné la grande volatilité des prix sur le marché de l'énergie, il est très difficile d'apporter une réponse sur la compétitivité de ce carburant. Son prix varie de plus en plus et devient imprévisible à moyen et long termes.

La consommation initiale estimée était de 9 kg/100 km. Lors des 40.000 km d'utilisation du bus pendant deux ans, la STIB a consommé en moyenne un peu moins, soit 8 kg/100 km. Comme pour les bus électriques, l'autonomie des bus à hydrogène varie en fonction de nombreux paramètres : le relief, le type de voiries, la congestion du trafic, la température extérieure, le style de conduite, etc. La STIB est toutefois parvenue à la conclusion que ce bus pouvait être exploité toute une journée normale avec un réservoir de 40 kg d'hydrogène.

La STIB n'a pas rencontré de problème technique particulièrement gênant avec ce bus. Cela étant, deux ans et demi et 40.000 km sont insuffisants pour tirer des conclusions valables sur la fiabilité et le coût d'entretien pour une durée de vie de quinze ans d'exploitation.

L'empreinte carbone d'un bus à hydrogène dépend de l'électricité consommée pour fabriquer l'hydrogène et, dès lors, du réseau électrique du pays européen où il est fabriqué. Par ailleurs, il s'avère que la filière hydrogène souffre d'un rendement faible par rapport à la filière électrique directe au moyen de batteries. En effet, 70 % de l'énergie est perdue lors du processus allant de sa fabrication à son utilisation.

Plus d'informations sur l'empreinte carbone de l'hydrogène sont disponibles dans les actes délégués adoptés en février 2023 par la Commission européenne sur les carburants renouvelables d'origine non biologique (RFNBO).

Le bus à hydrogène n'a pas fait l'objet d'une enquête de satisfaction auprès des voyageurs, car la technologie n'a pas d'impact sur leurs déplacements et offre le même confort que les bus électriques. Le personnel de conduite de la STIB était quant à lui satisfait.

La STIB n'envisage actuellement pas d'intégrer des bus à hydrogène dans sa flotte. Pour intégrer cette technologie, il faudrait une maturité prouvée de bout en bout. Le bus a bien fonctionné, mais la logistique présente trop de risques inacceptables, surtout au niveau de l'approvisionnement, sans parler de la difficulté à s'approvisionner en hydrogène vert, ce

De waterstofpomp werd met een jaar vertraging geleverd. Na het proefproject werd ze gratis teruggestuurd naar de leverancier. In het begin van het proefproject werd de bus bijgetankt in het waterstoftankstation in Zaventem.

De voorstudie over het project dat samen met Sibelga is ontwikkeld, bracht een aantal risico's aan het licht. Daarom hebben we beslist om de uitbreiding van de waterstoftechnologie voorlopig op te schorten.

qui est essentiel pour que l'impact soit suffisamment important sur le climat. De plus, les ventes de bus à hydrogène restent très marginales en Europe. La STIB poursuit dès lors l'électrification de sa flotte, de son réseau et de ses infrastructures.

Commandée peu après le bus pour son ravitaillement en hydrogène, la pompe Haskel nano est arrivée avec un an de retard au dépôt Marly et a été mise en service à la fin du contrat de location du bus. N'ayant plus d'utilité, elle a été retournée au fournisseur sans frais.

Cette partie du projet a été riche en enseignements, car elle a illustré les difficultés potentielles auxquelles la STIB pourrait être confrontée si un projet de plus grande envergure était réalisé. Le ravitaillement du bus a été effectué à la station Air Liquide à Zaventem, qui est relativement proche du dépôt Marly. Cette station expérimentale étant fréquemment hors service ou vide, le kilométrage prévu en exploitation a été divisé par deux.

Concernant le projet élaboré avec Sibelga, une étude de pré-faisabilité commandée au bureau d'études Sweco a apporté des réponses sur la technique et les coûts, mais également mis en lumière nombre d'interrogations et risques, notamment la nécessité d'acheminer par camion plusieurs tonnes d'hydrogène à très haute pression chaque jour. Ces conclusions ont contribué à mettre sur pause tout projet d'extension de la technologie hydrogène et de se limiter à une veille sur son développement éventuel en Europe.

¹³⁰⁷ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Waterstofbussen zijn veelbelovend, maar brengen inderdaad een aantal uitdagingen met zich mee.*

In het verleden heeft de MIVB het gehad over bestellingen van waterstofbussen voor 2028 en 2030, maar als ik het goed heb begrepen, is dat project nu opgeschort tot de technologie voldoende geëvolueerd is, vooral op het vlak van bevoorrading. De partnerschappen met de VUB en een aantal bedrijven hebben duidelijk niet voldoende resultaten opgeleverd om een overstap naar waterstof te motiveren.

Wat is het kostenverschil tussen een waterstofbus en een elektrische bus? Volgens mijn onderzoek zijn waterstofbussen goedkoper in aankoop, maar duurder op het vlak van bevoorrading.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous vous interpellons depuis les origines pour que la STIB étudie la possibilité d'intégrer des bus à hydrogène dans sa flotte. Nous y croyons beaucoup pour le transport dit lourd.

L'utilisation de ces bus, même si elle prometteuse, comporte plusieurs défis importants, auxquels vous avez fait référence. Leur utilisation à l'échelle mondiale est marginale. La plupart sont utilisés en Chine, où leur nombre avoisine les 5.000, ce qui est très peu, et 378 exemplaires seulement ont été immatriculés en Europe en 2024.

Par le passé, la STIB a évoqué des commandes de véhicules de ce type pour 2028 et 2030. Ce projet a donc été mis sur pause, si je vous comprends bien. Vous attendez que la technique évolue suffisamment, en particulier au niveau de l'approvisionnement.

Nous attendrons le résultat des futures expériences en la matière. Les partenariats que vous aviez conclus avec la VUB et plusieurs sociétés n'ont visiblement pas donné de résultats suffisants pour motiver un passage à l'hydrogène.

Quelle est la différence de coût entre un bus à hydrogène et un bus électrique ? Selon mes recherches, les bus à hydrogène sont moins chers à l'achat, mais plus chers pour ce qui est de l'approvisionnement.

1309 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De bevoorrading is inderdaad de belangrijkste factor.*

- *Het incident is gesloten.*

1313 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AMÉLIE PANS**

1313 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1313 **betreffende gevaarlijke praktijken als tram- en metrosurfen.**

1315 **Mevrouw Amélie Pans (MR)** (in het Frans).- *Onlangs circuleerden op sociale media beelden van jongeren die aan het tramsurfen waren in Gent. Wie zich aan de buitenkant van een tram vastklampt brengt niet alleen zichzelf, maar ook passagiers en personeel in gevaar. Ook in Brussel stelde de MIVB op haar bewakingscamera's incidenten van metrosurfen vast. Vlaanderen voerde al bewustmakingscampagnes om die gevaarlijke trend tegen te gaan.*

Hebt u recente gegevens over de omvang van tramsurfen of metrosurfen in het Brussels Gewest? Hoe hebben die praktijken zich de afgelopen jaren ontwikkeld?

Wat heeft het gewest of de MIVB gedaan om dat gevaarlijke gedrag te voorkomen en te bestraffen? Hebben ze bewustmakingscampagnes opgezet?

Wisselen de gewesten informatie en strategieën uit om die praktijken tegen te gaan?

Welke sancties krijgen tram- of metrosurfers? Moeten ze bijvoorbeeld graffiti verwijderen? Hoe wordt de afschrikking verhoogd?

1319 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Tram- en metrosurfen is in sommige landen populair, maar gelukkig niet op het MIVB-net. Van tramsurfen werd al jaren*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Leur coût à l'achat est certes important mais l'approvisionnement est le facteur-clé.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME AMÉLIE PANS

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

concernant les dangereuses pratiques du tram surfing et du metro surfing.

Mme Amélie Pans (MR).- La pratique du « tram surfing », qui consiste à s'accrocher à l'extérieur d'un tram en mouvement, a récemment été observée en Flandre, notamment à Gand, où des images de jeunes « surfant » à l'arrière des trams ont circulé sur les réseaux sociaux.

Cette activité, extrêmement dangereuse, expose non seulement ces usagers à des risques mortels, mais met également en danger la sécurité des passagers et du personnel des transports en commun. À Bruxelles, un phénomène similaire appelé « metro surfing » a également été signalé. La STIB a constaté de tels incidents grâce à ses caméras de surveillance, mais leur fréquence reste marginale.

Face à ces comportements à haut risque, la Flandre a pris des mesures pour contrer cette tendance dangereuse. À Gand, par exemple, des campagnes de sensibilisation ont été lancées pour dissuader les jeunes de s'adonner au tram surfing.

Disposez-vous de données récentes sur l'ampleur du phénomène de tram surfing ou de metro surfing en Région bruxelloise ? Dans l'affirmative, quelle est l'évolution de ces pratiques au cours des dernières années ?

Quelles actions spécifiques ont-elles été entreprises par la Région ou la STIB pour prévenir et réprimer ces comportements dangereux ? Des campagnes de sensibilisation similaires à celles menées en Flandre sont-elles en préparation ou déjà en cours ?

Existe-t-il une coopération entre les Régions pour partager des informations et des stratégies efficaces visant à lutter contre ces pratiques ?

Enfin, quelles sont les sanctions prévues pour les individus appréhendés en train de pratiquer le tram surfing ou le metro surfing à Bruxelles ? On pourrait par exemple leur demander de nettoyer les graffiti. Des mesures supplémentaires sont-elles en préparation pour renforcer la dissuasion ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le tram surfing et le metro surfing, à la mode dans certains pays, sont heureusement très rares sur le réseau de la STIB. Cette dernière n'a enregistré

geen geval meer vastgesteld en van metrosurfen waren er zes gevallen tussen 2020 en 2024, waarvan geen enkel na 2022.

Daarom heeft de MIVB geen bewustmakingscampagne opgezet en ze heeft er in haar regelmatige contacten met verschillende Europese openbare vervoersmaatschappijen niet over gesproken.

Deze praktijk is extreem gevaarlijk en illegaal. Bestuurders moeten in zo'n geval de dispatching van de MIVB verwittigen. Wie zich eraan waagt, riskeert een administratieve boete volgens artikel 3.21 van het regeringsbesluit ter zake.

1319 **Mevrouw Amélie Pans (MR)** (in het Frans).- Uw antwoord stelt me gerust en zal ook andere bezorgde lezers van het betreffende krantenartikel geruststellen.

- Het incident is gesloten.

1325 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

1325 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1325 **betreffende de plaatsing van laadpalen in het Brussels Gewest.**

1327 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- De cijfers van het Belgian Mobility Dashboard over de plaatsing van laadpalen in 2024 tonen aan dat België op weg is naar een transformatie van de mobiliteitssector. Het aantal laadpalen steeg met 45%, van ruim 15.000 naar meer dan 22.000.

Achter die cijfers gaan echter grote verschillen tussen de gewesten schuil. Vlaanderen heeft de meeste oplaadstations, terwijl Brussel er slechts 1.903 telt. Het gewest moet ongeveer 1.500 laadpalen per jaar plaatsen om zijn uiteindelijke doel van 22.000 openbare laadpalen tegen 2035 te halen.

Hoe staat het met de plaatsing van openbare laadpalen in Brussel? Hoe kan het gewest zijn doelstelling halen?

aucun cas de ce phénomène sur ses trams depuis plusieurs années. Sur le réseau de métro, ces faits sont également très rares, et en diminution : six cas constatés entre 2020 et 2024, dont aucun après 2022.

Ce type de phénomène étant quasiment inexistant sur le réseau de la STIB, elle n'a pas lancé de campagne de sensibilisation à ce sujet pour les voyageurs.

La STIB est en contact régulier avec différents réseaux européens de transport public. Il n'y a pas d'échange en particulier sur cette problématique, puisqu'elle n'est pas constatée en Région bruxelloise depuis plusieurs années.

Nous rappelons que cette pratique est extrêmement dangereuse et illégale. Si un conducteur constate qu'une ou plusieurs personnes s'y adonnent, ou si des voyageurs le lui signalent, il doit prévenir le dispatching de la STIB. Les personnes qui adoptent ce type de comportement s'exposent à une amende administrative, selon l'article 3.21 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, qui indique qu'il est interdit de se pencher ou se rendre par-dessus les clôtures et marquages de sécurité, de monter sur les véhicules ou de s'y accrocher.

Mme Amélie Pans (MR).- Je suis rassurée et pourrai rassurer certaines personnes qui se sont adressées à moi après avoir lu un article de journal sur un cas à Gand.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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

concernant le déploiement des bornes de recharge en Région bruxelloise.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Récemment, le Belgian Mobility Dashboard - une plateforme développée par la Fédération des entreprises de Belgique et la Febiac afin de fournir des indicateurs-clés relatifs à la mobilité - a dévoilé les chiffres de 2024 concernant le déploiement des bornes de recharge en Belgique.

Certains chiffres sont encourageants : l'année 2024 montre que la Belgique est sur la voie de la transformation dans le secteur de la mobilité. L'infrastructure de recharge pour véhicules électriques a connu une croissance remarquable en 2024. Le nombre de stations en Belgique a augmenté de 45 %, passant en une année de plus de 15.000 à un peu plus de 22.000.

Toutefois, ces chiffres cachent d'importantes disparités régionales. La plupart de ces stations sont assumées par la Flandre, Bruxelles n'en possédant que 1.903. Or, la constante

Wat zijn de resultaten en verbeterpunten van de website electrify.brussels, die het leven van laadpaalgebruikers moet vergemakkelijken?

De laadpalen hebben momenteel een beschikbaarheidsgraad van 99%. Wat is er gepland wanneer zij de komende jaren de eerste defecten beginnen te vertonen?

Sommige laadpalen worden rechtstreeks geïntegreerd in elektriciteitspalen. Hoeveel elektriciteitspalen in het gewest zullen van een laadpaal worden voorzien?

Welke evaluatie hebt u met Sibelga gemaakt van de capaciteit van het elektriciteitsnet om de toename van elektrische mobiliteit op te vangen?

Wat zijn de eerste resultaten van het rotatietarief dat werd ingevoerd om de toegankelijkheidsgraad van de laadpalen te verhogen?

Wisselen de gewesten goede praktijken uit over de plaatsing en het beheer van de laadpalen?

(De heer Jamal Ikazban, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

progression d'achats de véhicules électriques à batterie, avec une augmentation de 36,9 % en 2024, nous oblige à en installer un nombre plus important. C'est ce que souhaite la Région bruxelloise, avec pour objectif final d'atteindre 22.000 bornes de recharge publiques à l'horizon 2035. Nous en sommes encore loin puisque la Région ne compte aujourd'hui que 6.800 bornes de recharges, tous types confondus. Ainsi, nous nous voyons obligés de passer de quelques centaines de bornes installées chaque année à près de 1.500.

Pouvez-vous dresser un état des lieux de l'état d'avancement du déploiement de ces bornes dans l'espace public bruxellois ? Comment parvenir à atteindre l'objectif régional de 22.000 bornes installées en 2035 ?

Le site electrify.brussels a été mis en place afin de faciliter le quotidien des utilisateurs de bornes de recharge. Quel est son bilan ? Quelles sont les pistes d'amélioration ?

Malgré un taux de disponibilité de 99 % traduisant le bon état de fonctionnement des équipements, il se peut que des premières déficiences touchent des bornes dans les années à venir. Qu'est-il prévu dans ce cas ?

Afin de réduire l'emprise en voirie et d'optimiser les déplacements locaux, certaines bornes de recharge sont directement intégrées à des poteaux électriques. À terme, quelles sont les perspectives de développement de ce système ? Combien de poteaux électriques seront-ils équipés d'une borne de recharge sur le territoire de la Région ?

La mobilité électrique est amenée à prendre de plus en plus d'importance. Quelle évaluation est-elle faite, en collaboration avec Sibelga, de la capacité du réseau électrique à absorber ces changements ?

Pour l'instant, l'usage des bornes est peu optimal, le taux d'accessibilité n'étant que de 42 %. Pour y remédier, un tarif de rotation a été mis en place en 2025. Quelles en sont les premières évaluations ?

En matière d'installation et de gestion des bornes de recharge, un échange de bonnes pratiques a-t-il été effectué entre les différentes Régions ?

(M. Jamal Ikazban, président, reprend place au fauteuil présidentiel)

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Pour rappel, la Région de Bruxelles-Capitale s'est dotée d'une stratégie régionale de déploiement d'une infrastructure de recharge pour véhicules électriques. Cette stratégie concerne deux administrations et est coordonnée par M Alain Maron.

Afin d'accompagner la transition vers les véhicules électriques, la Région a donc adopté une politique volontariste, notamment via la mise en œuvre de la zone de basses émissions (LEZ), qui traduit la volonté de sortir du diesel pour 2030 et de l'essence

1331 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- De gewestelijke strategie voor de plaatsing van oplaadinfrastructuur is een gedeelde bevoegdheid en wordt gecoördineerd door minister Maron.

Om de overgang naar elektrische voertuigen te ondersteunen heeft het gewest een lage-emissiezone ingevoerd en een strategie voor het plaatsen van publiek toegankelijke laadpalen aangenomen.

In februari 2025 telde het gewest 3.200 oplaadpunten (aan 1.600 laadpalen) op de openbare weg en 4.200 oplaadpunten erbuiten. Het is de bedoeling dat meer dan de helft van de 22.000 geplande oplaadpunten tegen 2035 buiten de openbare weg komt. Van de maximaal 11.000 oplaadpunten op de openbare weg is al een derde geïnstalleerd en het gewest heeft nog tien jaar om het werk te voltooien.

De website electrify.brussels brengt het aanbod in kaart. Elk Brussels gezin beschikt nu een over oplaadpunt op minder dan 150 meter van zijn woning.

De laadpalen worden onderhouden door de uitbaters, die ook defecten herstellen.

¹³³³ *De integratie van oplaadpunten in openbare verlichtingspalen is beperkt tot één oplaadpunt per paal en vereist bovendien een aanpassing van het elektriciteitscircuit.*

Sibelga laat ons weten dat hoewel waakzaamheid geboden blijft, het Brusselse elektriciteitsnet de groeiende vraag zal kunnen opvangen als het prijsbeleid een betere spreiding van het opladen in tijd en ruimte mogelijk maakt en als de investeringen in het net worden voortgezet. De geplaatste laadpalen bieden al functionaliteiten voor slim laden.

Parking.brussels werkt aan het rotatietarief, dat zich nog in de planningsfase bevindt.

Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit zijn aangesloten bij het Polis-netwerk, waarin steden en regio's uit heel Europa hun ervaringen rond de transitie naar elektrische mobiliteit en de plaatsing van oplaadinfrastructuur delen. Daarnaast werkt een consortium van onderzoeksbureaus in opdracht van Leefmilieu Brussel regelmatig zijn vergelijkende analyse van goede praktijken bij.

et du LPG pour 2035, ainsi qu'en adoptant une stratégie de déploiement d'un réseau de bornes de recharge accessible au public.

En février 2025, la Région de Bruxelles-Capitale comptait 3.200 points de recharge déployés en voirie, soit 1.600 bornes, et 4.200 points de recharge déployés hors voirie. L'objectif de 22.000 points de recharge défini pour 2035 comprend les points en voirie et les points hors voirie. Afin de valoriser l'espace public, l'objectif est de favoriser le déploiement hors voirie, qui compterait idéalement plus de la moitié des 22.000 points. L'objectif en voirie s'élève donc à maximum 11.000 points. Un tiers de cet objectif a été atteint en six ans. Il reste dix ans à la Région pour achever le travail.

Le site du plan régional de déploiement d'un réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques, electrify.brussels, a permis de sensibiliser les citoyens et citoyennes et de cartographier et rendre visible la densité de l'offre sur le territoire de la Région. Chaque ménage bruxellois dispose désormais d'un point de recharge à moins de 150 mètres de son habitation.

L'entretien des bornes est assuré par les exploitants, qui interviennent également en cas de panne. Rien d'inquiétant n'a été signalé pour l'instant. Les prévisions sont bonnes.

L'intégration des points de recharge dans les poteaux d'éclairage public est assez contraignante, car un seul point de recharge peut être installé par poteau. De plus, le système nécessite une modification du circuit électrique. En tant que gestionnaire du réseau électrique bruxellois, Sibelga a anticipé la transformation vers une mobilité électrique et a déjà commandé plusieurs études sur la capacité du réseau à absorber cette transformation.

Concernant les investissements nécessaires et les éventuels changements de comportement à inciter pour limiter les pics et lisser la demande de consommation liée à la recharge des véhicules électriques, Sibelga nous rassure et nous informe que, même si la vigilance reste de mise, le réseau bruxellois sera en mesure de supporter cette croissance, si les politiques tarifaires permettent de mieux répartir la recharge dans le temps et l'espace et si les investissements dans le réseau se poursuivent. À ce titre, les bornes de recharge installées permettent déjà des fonctionnalités dites de recharge intelligente (smart charging).

Pour ce qui est du tarif de rotation, il est encore à l'état de projet. Nous en avons parlé la semaine dernière au sein de cette commission. Parking.brussels s'y emploie.

Enfin, Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité participent aux réunions thématiques des groupes de travail du réseau Polis, qui regroupe des villes et régions de toute l'Europe pour partager leurs expériences en matière de transition vers la mobilité électrique et le déploiement d'infrastructures de recharge. Bruxelles Environnement dispose également du marché d'études intitulé « Policy and technology advise on zero direct emission transport », attribué à un consortium de bureaux

1335 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** (in het Frans).- *We moeten op koers blijven om de mobiliteitstransitie te bevorderen. De plaatsing van laadpalen is slechts een van de vele oplossingen.*

- *Het incident is gesloten.*

1339 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER OLIVER RITTWEGER DE MOOR**

1339 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1339 **betreffende de fel toenemende kosten voor de aanleg van metrolijn 3 ter hoogte van het Noordstation.**

1341 **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** (in het Frans).- *De pers meldt dat de kosten voor de aanleg van metrolijn 3 de pan uit rijzen: zo zou de kostprijs van de tunnel ter hoogte van het Noordstation nu al het dubbele bedragen van de initieel geraamde 44 miljoen euro en die van het hele eerste stuk tussen Albert en Noordstation verdubbelen tot 1,5 miljard euro.*

Van bij het begin ontbraken grondige studies en kostenramingen, werd blind vertrouwen geschonken aan het bouwconsortium en werden geloofwaardige alternatieven niet eens overwogen. De vorige regeringen hebben het gewest in een financiële afgrond gestort. De nieuwe tegenvallers zullen nu als excuus dienen voor besparingen, terwijl de Brusselaars nood hebben aan een efficiënt en goed doordacht openbaarvervoersnet, niet aan een megalomaan project.

d'études qui met régulièrement à jour son analyse comparative des bonnes pratiques en la matière.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Nous devons garder le cap, car le déploiement des bornes de recharge en et hors voirie peut faciliter la transition et la mobilité. Bien entendu, il ne s'agit que d'une solution parmi d'autres, comme le développement des transports en commun.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. OLIVER RITTWEGER DE MOOR

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

concernant l'explosion des coûts du chantier du métro 3 au niveau de la gare du Nord.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- La presse rapporte une fois de plus que les coûts des travaux liés à la ligne de métro 3 explosent. Initialement estimés à 44 millions d'euros, le coût des travaux du tunnel d'arrière-gare à la station Gare du Nord devraient doubler. Ce n'est qu'un élément parmi d'autres ! Le coût total du premier tronçon entre Albert et Gare du Nord est désormais estimé à 1,5 milliard d'euros, bien au-delà des 700 millions d'euros prévus en 2022. Aucun feu vert n'a été donné à ces surcoûts, le gouvernement bruxellois en affaires courantes les jugeant inappropriés.

Il est temps de s'en préoccuper ! Cette situation est le résultat direct de choix irresponsables du gouvernement sortant et du précédent. Depuis le début, ce projet de métro 3 est marqué par une gestion calamiteuse : absence d'études préalables sérieuses et de contrôle des coûts, dépendance et confiance aveugles à un consortium qui impose ses conditions, et refus d'envisager des solutions alternatives crédibles. Le gouvernement a sciemment engagé la Région dans un chantier pharaonique sans maîtrise budgétaire, mettant ainsi en péril les finances publiques bruxelloises.

Aujourd'hui, nous assistons à une nouvelle dérive. Ce gouffre va d'autant plus servir à justifier des coupes budgétaires. Pendant ce temps, les besoins en mobilité restent criants. Les Bruxellois ont besoin d'un réseau de transport public efficace, rapide et bien pensé, et pas d'un chantier de métro qui s'éternise et siphonne les moyens financiers régionaux.

D'autres solutions existent, comme le modèle prémétro+, qui serait plus rapide et moins coûteux, ou encore les techniques proposées par l'entreprise Denys pour le chantier du palais du Midi. Ces pistes sont pourtant systématiquement balayées au profit d'un projet coûteux, qui sert surtout les intérêts du consortium chargé des travaux. Il est urgent de faire toute la

1343 *Heeft uw regering met het consortium onderhandeld opdat het die extra 44 miljoen euro deels voor zijn rekening neemt, of draaien de Brusselaars weer voor alle meerkosten op?*

Waarom weigert de regering halsstarrig de alternatieve techniek te onderzoeken die de firma Denys voor het Zuidpaleis voorstelt? Hoeveel zou het alternatief van een premetro+ kosten, die naar verluidt sneller en goedkoper gerealiseerd kan worden?

Hoe zorgt u voor volledige transparantie over de kosten en verantwoordelijkheden in dit fiasco?

1345 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Het Noordstation behoort tot het tweede deel van de geplande metrolijn 3, waarvoor Beliris als bouwheer optreedt. Beliris heeft van juli tot december 2024 met de firma SMP onderhandeld om de meerprijs voor het Noordstation aanzienlijk naar beneden te halen. Het werd daarin bijgestaan door twee adviesbureaus, die achteraf bevestigden dat de prijs marktconform is. Iedere partij heeft het deel van de meerkosten op zich genomen volgens de voorwaarden opgenomen in de wet inzake overheidsopdrachten wat risico's of onvoorziene omstandigheden betreft.*

Voor de tunnel onder het Zuidpaleis, die tot het eerste deel van metrolijn 3 behoort met de MIVB als bouwheer, heeft de opdrachthouder voor de effectenstudie voor de vergunningsaanvraag voor de afbraak van het Zuidpaleis het alternatief van de firma Denys als ontoereikend beoordeeld.

De techniek van de dreamcutter, die Denys voorstelt voor het Noordstation, is eveneens onderzocht, maar lost het technische probleem dat daar bestaat niet op en kost bovendien zo'n 5 miljoen euro meer dan de beproefde techniek van de diepwanden.

transparence sur ces dépenses et d'arrêter de dilapider l'argent public au profit d'acteurs privés.

Votre gouvernement a-t-il négocié avec le consortium sur ces surcoûts de 44 millions d'euros pour le chantier de la gare du Nord ? Quelle est la contribution du consortium, le cas échéant ? Dans la négative, confirmez-vous que tous les surcoûts seront, à nouveau, à charge de la Région ?

Avez-vous enfin décidé d'exiger du consortium chargé du chantier qu'il assume sa part de responsabilité dans ces surcoûts, plutôt que de systématiquement les faire porter par les Bruxellois ?

Pourquoi le gouvernement persiste-t-il à refuser d'étudier sérieusement l'approche proposée par la société Denys pour le palais du Midi ?

Quelles mesures avez-vous prises pour assurer la transparence totale des coûts et des responsabilités dans ce fiasco ?

Enfin, combien coûterait la mise en œuvre des solutions alternatives proposées dans le cadre du projet prémétro + ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Ce chantier est important, car il est le plus grand de la Région. Il existe deux tronçons : le premier est en chantier et est géré par la STIB alors que le deuxième concernant la prolongation est entre les mains de Beliris. La gare du Nord appartient à ce dernier tronçon, même si l'arrière-gare en construction est indispensable pour la mise en œuvre du premier tronçon. Il est important de le rappeler pour déterminer le maître de chantier aux différents endroits.

Le surcoût pour la gare du Nord a fait l'objet de négociations durant six mois, de juillet à décembre 2024, entre, d'une part, l'entreprise SMP et, d'autre part, Beliris qui assume la maîtrise d'ouvrage déléguée de ces travaux. Beliris a été assisté dans ces discussions par le bureau d'études BMN et l'assistance à maîtrise d'ouvrage d'Arcadis. Ces deux bureaux ont confirmé à l'issue des négociations que les prix obtenus, largement inférieurs à l'offre initiale de l'entreprise, étaient conformes aux prix du marché.

L'administration - tant la STIB que Beliris - est tenue de respecter la loi sur les marchés publics, qui reprend, dans ses articles 35/1 et 38/2, les conditions dans lesquelles chaque partie doit supporter les risques et/ou les imprévus.

Dans le cas des difficultés rencontrées à la gare du Nord, chaque partie a assumé sa responsabilité dans la prise en charge des surcoûts.

Concernant l'approche proposée par Denys :

- pour la construction du tunnel sous le palais du Midi, qui fait partie du premier tronçon où la STIB est le maître d'ouvrage, la solution alternative de Denys a été analysée par le chargé de l'étude d'incidences pour la demande de permis de la

1347 *Het alternatief van de premetro+ is inderdaad eenvoudiger te realiseren, maar biedt minder vervoerscapaciteit.*

Het Rekenhof werkt momenteel aan een volledige doorlichting van het project van metrolijn 3.

Als regering in lopende zaken kunnen wij enkel het dossier zo duidelijk en transparant mogelijk voorbereiden. Het komt aan de toekomstige, volwaardige regering toe om knopen door te hakken.

1349 **De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)** (in het Frans).- *De regering heeft de rode loper uitgerold voor een consortium dat alleen uit is op winst. Het project is een fiasco. Toch willen sommige mogelijke toekomstige regeringspartners er tot elke prijs mee doorgaan en zo de privébedrijven verder verrijken, of nog, de kosten via een kilometerheffing doorschuiven naar de burger.*

De arizonaregering wil de middelen voor Beliris verder terugschroeven. Dat is voor de PTB een bijkomende reden om pragmatisch te zijn en te opteren voor een premetro+, die maar 15% van de prijs van metrolijn 3 kost.

- Het incident is gesloten.

déconstruction du palais du Midi. Elle n'a pas été retenue comme solution alternative valable ;

- pour la gare du Nord, chantier géré par Beliris, la technique du « dreamcutter » proposée par Denys a été examinée, mais ne permet pas de résoudre le problème rencontré sur ce chantier. Le dreamcutter permet de réaliser des parois verticales à partir d'une galerie. Afin de mettre en place cette technique, il faut avoir réalisé des galeries longitudinales et la toiture du futur tunnel. Ces opérations sont le nœud du problème dans le cas présent, et non pas la réalisation des parois verticales que permet le dreamcutter. Une fois le problème résolu, les solutions du dreamcutter et des parois moulées peuvent être toutes deux appliquées.

La solution du dreamcutter coûte environ 5 millions d'euros de plus que la solution retenue, à savoir celle des parois moulées.

La solution alternative au métro consistant à maintenir le tram est certes plus simple et n'implique pas la création d'infrastructures très complexes et critiques, mais offre forcément moins de capacité. Elle ne permet donc pas d'absorber autant la demande que le métro.

Il convient aussi de souligner que le dossier du métro 3 fait l'objet d'un suivi, notamment par la Cour des comptes, qui réalise actuellement un audit exhaustif à ce sujet.

Enfin, je rappelle que nous sommes en affaires courantes et que toute discussion portant sur le projet de métro 3 et la poursuite du chantier relève d'un gouvernement de plein exercice. Nous mettons tout en œuvre pour préparer le dossier de la manière la plus claire et la plus transparente possible en vue d'une transmission à la future équipe gouvernementale.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Le projet de métro 3 est un fiasco. On a déroulé le tapis rouge au consortium dont l'objectif est de faire des milliards d'euros de profit sur le dos des Bruxellois.

Nous entendons aujourd'hui que certains partis qui veulent former le nouveau gouvernement ont l'intention de poursuivre malgré tout, les uns au travers de partenariats public-privé - qui sont également des gouffres financiers -, d'autres par le biais d'une taxe kilométrique qui serait antisociale.

Nous entendons également que le gouvernement Arizona voudrait réduire davantage les moyens déjà insuffisants accordés à Beliris. Il va donc falloir se montrer raisonnables et pragmatiques dans ce dossier. Sachant que le projet prémetro+ ne coûterait que 15 % du gouffre du métro 3 tout en desservant nettement mieux de nombreux quartiers bruxellois, je pense que c'est vers cette option-là que nous devons nous diriger.

En tout état de cause, la rupture de confiance envers ce consortium est aujourd'hui totale.

- *L'incident est clos.*