



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

Commission de la Mobilité,

**chargée des Transports publics,
des Travaux publics et de la
Sécurité routière**

RÉUNION DU

MARDI 13 JANVIER 2026

SESSION 2025-2026

**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 13 JANUARI 2026

ZITTING 2025-2026

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

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

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

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

SOMMAIRE

Question orale de Mme Sonja Hoylaerts 6

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 rodéos urbains au Heysel et
dans d'autres quartiers.

Question orale de Mme Sonja Hoylaerts 8

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 sécurité des piétons et des
cyclistes lors du passage à l'heure d'hiver.

Demande d'explications de M. Oliver
Rittweger de Moor 11

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 frais de consultance
de la STIB depuis 2019.

Discussion – Orateurs :

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Demande d'explications de M. Geoffroy
Coomans de Brachène 17

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du
Gouvernement de la Région de Bruxelles-

INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Sonja 6
Hoylaerts

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

betreffende het straatracen op de Heizel en in
andere wijken.

Mondelinge vraag van mevrouw Sonja 8
Hoylaerts

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

betreffende de verkeersveiligheid van
voetgangers en fietsers bij de overgang naar
het winteruur.

Vraag om uitleg van de heer Oliver Rittweger 11
de Moor

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

betreffende de explosieve toename van de
consultancy-uitgaven van de MIVB sinds
2019.

Bespreking – Sprekers:

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Vraag om uitleg van de heer Geoffroy 17
Coomans de Brachène

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister
van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant l'intégration de l'intelligence artificielle dans la mobilité.		betreffende de integratie van artificiële intelligentie in de mobiliteit.	
Discussion – Orateurs :		Bespreking – Sprekers:	
M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR)		De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR)	
Mme Joëlle Maison (DéFI)		Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre		Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Question orale de M. Mohamed Ouriaghli	23	Mondelinge vraag van de heer Mohamed Ouriaghli	23
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant la gestion hivernale de la mobilité en Région bruxelloise.		betreffende het mobiliteitsbeheer in het Brussels Gewest tijdens de winter.	
Question orale de M. Jamal Ikazban	26	Mondelinge vraag van de heer Jamal Ikazban	26
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant l'état d'avancement des travaux liés au tram 51.		betreffende de voortgang van de werken aan tramlijn 51.	
Question orale de Mme Amélie Pans	29	Mondelinge vraag van mevrouw Amélie Pans	29
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant les 30 années de campagnes BOB.		betreffende 30 jaar bobcampagnes.	
Question orale de Mme Amélie Pans	32	Mondelinge vraag van mevrouw Amélie Pans	32
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant les véhicules électriques légers.		betreffende lichte elektrische voertuigen.	

Question orale de Mme Amélie Pans	34	Mondelinge vraag van mevrouw Amélie Pans	34
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant les dysfonctionnements lors de la grève de trois jours à la STIB.		betreffende de disfuncties tijdens de driedaagse staking bij de MIVB.	
Question orale de M. Geoffroy Coomans de Brachène	37	Mondelinge vraag van de heer Geoffroy Coomans de Brachène	37
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
concernant l'usage de l'intelligence artificielle dans les chantiers publics.		betreffende het gebruik van artificiële intelligentie voor openbare werken.	

1103 Présidence : M. Jamal Ikazban, président.

1105 **QUESTION ORALE DE MME SONJA HOYLAERTS**

1105 **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,**

1105 **concernant les rodéos urbains au Heysel et dans d'autres quartiers.**

1107 **Mme Sonja Hoylaerts (indépendante) (en néerlandais).** - *Les nombreuses mesures prises n'ont pas permis de mettre un terme au phénomène des rodéos urbains à Bruxelles, principalement au Heysel. Loin d'être marginale, cette pratique dangereuse et criminelle affecte la sécurité et la qualité de vie des habitants.*

La police agit dans la mesure de ses moyens mais est souvent démunie face à des groupes de dix, vingt véhicules qui se dispersent rapidement. Dès lors, des solutions structurelles et une approche coordonnée sont indispensables.

L'absence de réglementation européenne d'homologation limite l'utilisation des radars acoustiques, qui pourraient pourtant constituer un outil de sanction efficace. Des interventions dans l'espace public, comme des zones partiellement interdites à la circulation, des rétrécissements ou des obstacles, doivent également être envisagées.

Quels sont les résultats concrets des mesures déjà prises ? Des chiffres attestent-ils d'une diminution des rodéos urbains ?

Un système d'enregistrement centralisé est-il en cours afin d'améliorer le suivi des incidents et la coordination des zones de police ?

Quelles démarches entreprenez-vous pour accélérer l'homologation des radars acoustiques ?

Existe-t-il des projets de réaménagement permanent de sites à risque comme le Heysel ?

Voorzitterschap: de heer Jamal Ikazban, voorzitter.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW SONJA HOYLAERTS

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

betreffende het straatracen op de Heizel en in andere wijken.

Mevrouw Sonja Hoylaerts (onafhankelijke). - Straatracen blijft een hardnekkig en steeds terugkerend probleem in Brussel. Ondanks de vele maatregelen die al genomen zijn, zoals verkeersdrempels, paaltjes, inbeslagnames van voertuigen en extra politiecontroles, blijft het fenomeen bestaan. Het doet zich vooral voor op de Heizel, maar intussen ook in andere wijken.

Het gaat niet om een randfenomeen, maar om gevaarlijk en crimineel rijgedrag dat het leven van buurtbewoners dagelijks beïnvloedt. Straatracen vinden niet alleen 's avonds of 's nachts plaats, maar ook overdag, vaak midden in woonwijken. Bewoners voelen zich bedreigd. Hun veiligheid en levenskwaliteit staan onder druk.

De politie doet wat ze kan, maar staat vaak machteloos tegenover groepen van tien, twintig of meer voertuigen die naar alle richtingen vluchten. Een enkele patrouille kan daar niets tegen beginnen. Daarom zijn structurele oplossingen en een gecoördineerde aanpak absoluut noodzakelijk.

Nieuwe technologie kan helpen. Tests met geluidsradars wezen uit dat lawaaihinder en gevaarlijk rijgedrag objectief kunnen worden vastgesteld. Er bestaat echter nog steeds geen Europese homologatieregeling, waardoor geluidsradars niet kunnen worden gebruikt om sancties op te leggen. Een krachtig instrument blijft zo voorlopig ongebruikt.

Ook ingrepen in de openbare ruimte moeten we ernstig overwegen. Een gedeeltelijk autovrije Heizel, wegversmallingen of obstakels kunnen straatracen onmogelijk maken en tegelijk de politie ontlasten. Zulke maatregelen zijn ingrijpend, maar ook duurzaam en garanderen voor bewoners eindelijk de veiligheid waar ze recht op hebben. Straatracen veroorzaakt niet enkel overlast, het is levensgevaarlijke verkeerscriminaliteit.

Welke concrete resultaten hebben de reeds genomen maatregelen opgeleverd? Zijn er cijfers waaruit een afname van straatracen blijkt?

Wordt er gewerkt aan een gecentraliseerd registratiesysteem om incidenten beter op te volgen en de politiezones gecoördineerd te laten optreden?

¹¹⁰⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).** - *Il est impératif de mettre un terme aux rodéos urbains, qui terrorisent certains quartiers et génèrent des nuisances ainsi que de graves risques pour la sécurité routière.*

La lutte contre ce phénomène est abordée dans l'action 5 du plan d'action régional de sécurité routière 2021-2030, qui vise les comportements associés à la délinquance routière et confie principalement cette mission à la police, la sensibilisation étant jugée peu efficace dans ce contexte.

Plusieurs zones de police appliquent le retrait immédiat du permis de conduire et la saisie administrative du véhicule, sur ordre du procureur du Roi, en complément de la saisie judiciaire décidée par un magistrat.

Sur les tronçons fréquemment utilisés pour les rodéos, des interventions sur l'infrastructure sont également possibles - blocs de béton, bacs à fleurs, contrôles de vitesse - même si ces mesures peuvent entraîner un déplacement du phénomène.

Il reste difficile de suivre précisément l'évolution des rodéos urbains, car ils recouvrent diverses infractions routières, souvent combinées et donc complexes à catégoriser.

¹¹¹¹ *Dans ses rapports annuels, la zone de police Bruxelles-Capitale - Ixelles mentionne plusieurs chiffres pertinents concernant les procès-verbaux dressés pour rodéos urbains et les saisies de véhicules, sans qu'une analyse systématique n'en ait toutefois été tirée.*

Il n'existe pas, à notre connaissance, de système d'enregistrement centralisé permettant une action coordonnée

Welke stappen zet u om de homologatie van geluidsradars te versnellen, zodat ze ook echt kunnen leiden tot sancties?

Worden er plannen uitgewerkt voor een permanente herinrichting van risicolocaties zoals de Heizel?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister. - Het klopt dat straatraces veel overlast en verkeersveiligheidsrisico's teweegbrengen. Ze gaan niet enkel gepaard met geluidsoverlast, maar wekken ook een beklemmend gevoel op bij buurtbewoners. Het gaat om een soort van wijkterreur waar we beslist paal en perk aan moeten stellen.

De aanpak van straatraces komt dan ook aan bod in het Actieplan verkeersveiligheid 2021-2030. Actie 5 luidt immers als volgt: "Crimineel gedrag in het verkeer wordt opgespoord en effectief op een gerichte en passende manier aangepakt". Zoals daarin wordt geduid, beschikt vooral de politie over de middelen om straatraces aan te pakken. Bewustmaking lijkt ons voor die doelgroep immers niet de juiste benadering.

De politiezones beschikken over een aantal instrumenten die ze tegen straatraces kunnen inzetten, ongeacht waar ze plaatshebben. Zo kan de procureur des Konings bevelen dat het rijbewijs van de bestuurder onmiddellijk wordt ingetrokken en kunnen voertuigen administratief in beslag genomen worden. Die procedure vormt een aanvulling op een gerechtelijke inbeslagname van het voertuig op bevel van een magistrat. Een aantal politiezones passen die maatregel toe.

Op wegen die vaak gebruikt worden voor straatraces, kan er ook ingegrepen worden in de infrastructuur, bijvoorbeeld door betonblokken, bloembakken en dergelijke te plaatsen of door een deel van de openbare weg een andere bestemming te geven. Daarnaast is ook de invoering van trajectcontroles doeltreffend. Dat is een van de redenen waarom er een dergelijke vaste controle wordt toegepast op de Demetskaai, want daar vonden regelmatig straatraces plaats. Zowel bij infrastructuurmaatregelen als bij snelheidscontroles bestaat echter het risico dat het probleem zich gewoon verplaatst. Dat hebben we bijvoorbeeld vastgesteld nadat er betonblokken werden geplaatst op de Heizel. Ook naar aanleiding van de snelheidscontrole op de Demetskaai stellen we in zekere mate verplaatsingsgedrag vast.

Het is moeilijk om de evolutie van straatraces in precieze statistieken weer te geven. Het gaat om uiteenlopende, al dan niet gecombineerde verkeersovertredingen, waardoor straatraces moeilijk te kwalificeren valt.

De politiezone Brussel-Hoofdstad/Elsene heeft in haar jaarverslagen een aantal cijfers opgenomen die interessant kunnen zijn voor deze kwestie. In 2023 werden 65 bestuurders bekeurd die deelnamen aan straatraces en hun voertuigen werden in beslag genomen. In 63 gevallen was die inbeslagname administratief en in 2 gevallen gerechtelijk van aard. In 2024 werden 85 bestuurders die deelnamen aan straatraces bekeurd en werden 82 voertuigen administratief in beslag genomen en

entre les zones de police. Une procédure accélérée serait toutefois mise en place pour les tribunaux de police bruxellois afin de lutter contre la récidive des faits graves, dont les rodéos urbains.

Le réaménagement permanent des sites à risque est certainement nécessaire et utile, notamment aux abords du Heysel, bien que certaines interventions relèvent de la compétence des communes.

¹¹¹³ **Mme Sonja Hoylaerts (indépendante)** (en néerlandais).- *Je me réjouis que vous vous saisissiez de cette problématique et preniez des mesures, même si celles-ci n'empêchent pas le déplacement du problème vers d'autres quartiers.*

J'espère que le nombre d'amendes continuera d'augmenter, car ces comportements génèrent non seulement des nuisances sonores, mais représentent aussi un danger réel, notamment pour les jeunes rentrant à vélo la nuit.

- L'incident est clos.

¹¹¹⁷ **QUESTION ORALE DE MME SONJA HOYLAERTS**

¹¹¹⁷ **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,**

¹¹¹⁷ **concernant la sécurité des piétons et des cyclistes lors du passage à l'heure d'hiver.**

¹¹¹⁹ **Mme Sonja Hoylaerts (indépendante)** (en néerlandais).- *Ma question n'est pas récente, mais reste d'actualité tant que le changement d'heure perdurera.*

Selon une analyse de l'Institut Vias, le passage à l'heure d'hiver entraîne chaque année une augmentation significative du nombre d'accidents impliquant des piétons et des cyclistes. La visibilité réduite dans l'obscurité joue un rôle important. L'Institut appelle donc à une prudence accrue, à une meilleure visibilité et à une sensibilisation ciblée.

3 gerechtelijk. We beschikken dus over een aantal cijfers, maar er heeft geen systematische analyse plaatsgevonden. Daarvoor zouden we een systeem moeten opzetten met de federale overheid en de politiezones.

We zijn niet op de hoogte van een gecentraliseerd registratiesysteem dat een gecoördineerde aanpak door de politiezones mogelijk zou maken. Wel zou er een versnelde procedure komen voor de Brusselse politierechtbanken om de herhaling van ernstige feiten te bestrijden, waaronder straatraces.

De permanente herinrichting van risicolocaties is zeker nodig en nuttig, bijvoorbeeld in de omgeving van de Heizel. Een aantal van de wegen rond de Heizel zijn echter geen gewestwegen, maar gemeentewegen. Het is bijgevolg van belang dat deze kwestie ook in de gemeenten aan bod komt. Ik weet echter dat de gemeente Brussel-Stad ermee bezig is en in het verleden al heeft ingegrepen.

Mevrouw Sonja Hoylaerts (onafhankelijke).- Het verheugt me dat u over de kwestie nadenkt en maatregelen neemt. Ik begrijp dat er sancties en procedures bestaan. Dat neemt niet weg dat wanneer de druk op een bepaalde plaats afneemt, wat het geval was op de Heizel, het probleem zich naar een andere wijk of straat verplaatst. Als daar dan de controles worden opgevoerd, keren de straatracers weer naar de vorige locatie terug.

Ik hoop dat na de 63 en 85 bekeuringen van de vorige jaren er dit jaar nog veel meer volgen. Straatracen veroorzaakt immers niet alleen veel lawaai, het is ook bijzonder gevaarlijk voor jongeren die 's nachts naar huis fietsen. Voor de gemoedsrust van hun ouders is het belangrijk dat u dat niet uit het oog verliest.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW SONJA HOYLAERTS

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

betreffende de verkeersveiligheid van voetgangers en fietsers bij de overgang naar het winteruur.

Mevrouw Sonja Hoylaerts (onafhankelijke).- Mijn vraag dateert van enige tijd geleden, toen de wintertijd inging. Intussen naderen we weer de overgang naar de zomertijd, maar dat neemt niet weg dat mijn vraag actueel blijft zolang we blijven omschakelen.

Eind oktober ging de wintertijd weer in, waardoor het 's avonds een uur vroeger donker wordt. Uit een recente analyse van het instituut Vias blijkt dat die overgang elk jaar leidt tot een duidelijke toename van het aantal ongevallen met voetgangers en fietsers, onder wie ook jongeren. Volgens Vias stijgt het aantal zwaargewonde en overleden voetgangers tijdens de avondspits met 61% na de overschakeling op de wintertijd. Van oktober tot

Avez-vous connaissance des chiffres de l'Institut Vias ? Disposez-vous de statistiques qui confirment une hausse des accidents en hiver à Bruxelles ? Des actions de sensibilisation spécifiques sont-elles menées à cette période de l'année ?

Les campagnes insistent-elles sur l'importance du port d'une veste fluorescente ou d'un casque ? L'utilisation de feux de vélo est-elle activement contrôlée en hiver ? Où en est le remplacement de l'éclairage public par des lampes LED, en particulier aux passages pour piétons et dans les zones cyclables ?

november neemt het aantal ongevallen met voetgangers tijdens de avondspits toe met 34% en het aantal ernstige ongelukken stijgt met 20%.

Vias wijst erop dat de verminderde zichtbaarheid in het donker een belangrijke rol speelt. Bestuurders zien voetgangers dan te laat of niet, terwijl fietsers vaker betrokken raken bij ongevallen tijdens de ochtend- en avondspits. Het instituut roept dan ook op tot extra voorzichtigheid, meer zichtbaarheid en gerichte bewustmaking. Gezien de stedelijke context van Brussel, met veel actieve weggebruikers en drukke verkeersassen, lijkt het belangrijk te weten of deze trend zich ook in ons gewest voordoet en welke maatregelen daadwerkelijk bijdragen aan de verkeersveiligheid tijdens de donkere maanden.

Kent u deze cijfers van het Instituut Vias en beschikt u over statistieken voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest? Stelt u in Brussel een gelijkaardige trend vast, met meer en ernstigere ongevallen met voetgangers en fietsers tijdens de periode van het winteruur? Worden er in Brussel specifieke bewustmakingscampagnes of acties op het terrein gevoerd in deze periode, bijvoorbeeld rond de zichtbaarheid van zwakke weggebruikers?

Wordt tijdens die campagnes expliciet aandacht besteed aan het dragen van fluo-hesjes of andere ingrepen die de zichtbaarheid verbeteren, en aan het dragen van een helm? Wordt er actief gecontroleerd op het gebruik van fietsverlichting tijdens de wintermaanden? Hoeveel processen-verbaal voor ontbrekende of defecte fietsverlichting werden tijdens de vorige winterperiode opgesteld? Hoeveel staat het Brussels Gewest met de vervanging van de openbare verlichting door ledverlichting, in het bijzonder bij oversteekplaatsen voor voetgangers en in fietszones? Hoeveel installaties werden in de voorbije maanden vervangen door leds? Hoeveel verlichtingsinstallaties moeten nog worden vervangen om het netwerk volledig te vernieuwen?

1121 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Bien que cela ne relève pas de la compétence de la Région, l'augmentation des accidents observée après le passage à l'heure d'hiver constitue un argument supplémentaire en faveur de la suppression du changement d'heure.*

Chaque année, durant cette période sensible, Bruxelles Mobilité appelle l'ensemble des usagers de la route à redoubler de vigilance.

L'an dernier, une analyse comparant les quatre semaines précédant et suivant le changement d'heure (2022–2024) a montré que le nombre d'accidents impliquant des piétons durant l'heure de pointe du soir plus que doublait, avec un risque également accru pour les cyclistes et les utilisateurs de trottinettes électriques.

En 2025, Bruxelles Mobilité a renforcé sa communication en diffusant des messages spécifiques sur les réseaux sociaux afin de rappeler l'importance d'être vu et de bien voir. Les automobilistes ont été invités à adapter leur vitesse, tandis que

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Hoewel het niet onder de bevoegdheid van het gewest valt, is dit weer een voorbeeld van de vele redenen die er zijn om het systeem van zomer- en wintertijd af te schaffen, want het leidt tot reële problemen. De overgang naar de wintertijd luidt inderdaad jaarlijks een periode in van meer botsingen, waarbij ook actieve weggebruikers betrokken zijn.

Elk jaar roept Brussel Mobiliteit tijdens die kritieke periode alle weggebruikers op om extra aandachtig te zijn. U legt de klemtoon op de verantwoordelijkheid van de actieve weggebruiker, maar het is minstens even belangrijk om de automobilisten ertoe op te roepen extra waakzaam te zijn.

Brussel Mobiliteit heeft vorig jaar een analyse uitgevoerd op basis van de Brusselse cijfers, die via een persbericht werden bekendgemaakt. Het maakte een vergelijking van de ongevallencijfers tussen de vier weken voor en de vier weken na de uurwisseling, en dit over een periode van drie jaar, namelijk van 2022 tot 2024. Daarbij werd vastgesteld dat het aantal ongevallen met voetgangers tijdens de avondspits, tussen 17

l'obligation des feux avant et arrière a été rappelée aux cyclistes et utilisateurs de trottinettes. Les piétons, quant à eux, ont été encouragés à s'assurer qu'ils étaient bien visibles du véhicule en approche.

Bruxelles Mobilité recommande le port du casque dans l'ensemble de ses campagnes de sensibilisation. Les zones de police veillent au respect des équipements obligatoires, sans que des chiffres précis sur les amendes ne soient toutefois disponibles.

Les 27.000 points lumineux gérés par la Région sont systématiquement équipés de LED, par le remplacement des ampoules ou renouvellement complet de l'éclairage.

Au plus fort de la crise énergétique, il était question de réduire l'éclairage public. Pour des raisons de sécurité routière, cette option ne devrait pas être retenue.

en 19 uur, meer dan verdubbelt. Ook het aantal gewonden bij gebruikers van elektrische steps neemt tijdens die periode toe. Uit de data blijkt ook een verhoogd risico voor fietsers bij weinig licht.

Vorig jaar heeft Brussel Mobiliteit via sociale media specifieke berichten verspreid om zowel de actieve als de niet-actieve weggebruikers erop te wijzen dat ze voorzichtig moeten zijn. De kern van de boodschap is dat het belangrijk is om te zien en gezien te worden, en er werd eveneens herinnerd aan de verplichte uitrustingen.

Zo wordt aan automobilisten gevraagd hun snelheid aan te passen om beter te kunnen anticiperen en extra aandachtig te zijn voor dode hoeken. Aan fietsers en stepgebruikers herinneren we aan het verplichte voor- en achterlicht en raden we lichten aan die zichtbaar zijn van een afstand van 100 meter. Aan voetgangers raden we aan te controleren of een naderend voertuig hen heeft gezien.

Met betrekking tot het gebruik van een helm werden de gebruikers van gemotoriseerde tweewielers erop gewezen dat dat voor hen verplicht is. Voor fietsers en stepgebruikers raadt Brussel Mobiliteit een helm aan in alle bewustmakingsvisuals. De politiezones houden ook toezicht op het correcte gebruik van de verplichte uitrustingen door de verschillende weggebruikers. We hebben momenteel geen cijfers over het aantal boetes.

Brussel Mobiliteit beheert ongeveer 27.000 lichtpunten op de gewestwegen en die worden stelselmatig vervangen door leds. Dat gebeurt ofwel via 'relamping', waarbij enkel de lampen worden vervangen door een ledmodel, ofwel via een volledige vernieuwing van de verlichting, bijvoorbeeld in het kader van infrastructuurwerken of wanneer de palen en verlichtingstoestellen aan vervanging toe zijn.

Op het hoogtepunt van de energiecrisis voerden we debatten over de vraag of de straatverlichting gedimd moest worden. Puur voor de verkeersveiligheid moeten we daar echter op blijven inzetten.

Mevrouw Sonja Hoylaerts (onafhankelijke).- De cijfers van Vias waren duidelijk. Ze worden ook in Brussel bevestigd. Onverlichte oversteekplaatsen zijn levensgevaarlijk.

Het is dan ook een goede zaak dat u inzet op bewustmaking, betere ledverlichting en doelgerichte acties op het terrein. Vooral zichtbaarheid en handhaving zijn in deze periode belangrijk.

U zei dat voetgangers op het zebrapad moeten oversteken en oogcontact moeten maken met chauffeurs. Volgens mij is het zelfs wettelijk verplicht dat een voetganger oogcontact maakt met de bestuurder van een aankomende auto. Dat gebeurt echter niet meer. Het zou misschien nuttig zijn als er weer een verkeersprogramma komt op de televisie waarin aan jongeren wordt uitgelegd hoe ze op een zebrapad moeten oversteken.

¹¹²³ **Mme Sonja Hoylaerts (indépendante) (en néerlandais).**- Les chiffres de l'Institut Vias sont donc confirmés à Bruxelles.

Il est positif que vous misiez sur la sensibilisation, un meilleur éclairage LED et des actions ciblées sur le terrain.

Il serait utile de rappeler aux jeunes l'importance d'établir un contact visuel avec le conducteur avant de traverser sur un passage piéton.

La sécurité routière est une responsabilité partagée. Je soutiens les mesures que vous prenez.

- L'incident est clos.

1127 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. OLIVER RITTWEGER DE MOOR**

1127 **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,**

1127 **concernant l'explosion des frais de consultance de la STIB depuis 2019.**

1129 **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).**- Madame la Ministre, en réponse à une question écrite récente du groupe PTB, vous avez communiqué que le total des frais de consultance de la STIB avait atteint le montant astronomique de 48,5 millions d'euros en 2024. C'est un record sous cette législature. Les sommes communiquées pour les années précédentes étaient déjà particulièrement élevées : 31,4 millions d'euros en 2019, 36,4 millions d'euros en 2020, 35,2 millions d'euros en 2021, 41,8 millions d'euros en 2022 et 45,7 millions d'euros en 2023. Soit un total de 239 millions d'euros entre 2019 et 2024.

La consultance peut s'avérer nécessaire lorsqu'une administration ne dispose pas d'une expertise en interne, mais ce n'est pas le cas en l'occurrence, et certainement pas pour un montant de 239 millions d'euros.

Nous avons déjà pris connaissance des constats accablants de la Cour des comptes quant aux frais de consultance de l'État fédéral, et nous pouvons aisément imaginer que la Région est confrontée au même problème, en particulier au niveau de la STIB.

Cette situation crée quatre problèmes majeurs. Le premier réside dans les coûts de cette consultance. Voilà au moins quinze ans que les organisations syndicales demandent à la STIB de réduire les frais de consultance. Or, non seulement ces frais ne diminuent pas, mais, sous votre tutelle, ils continuent d'augmenter ! Et cette hausse se produit parallèlement à diverses mesures d'austérité et d'économie imposées à la STIB, qui affectent tant la qualité de l'offre de transport aux voyageurs que les conditions de travail et les acquis du personnel.

1131 Les nombreux incendies dans le métro ou la réduction de l'offre pour les personnes à mobilité réduite en sont les derniers exemples en date.

Dans vos réponses à nos questions écrites sur ce sujet, vous avez dit que la justification des besoins pour chacune des dépenses de consultance n'était pas possible dans le cadre d'une question parlementaire, au vu du nombre de dépenses. Ce manque de

Verkeersveiligheid is een gedeelde verantwoordelijkheid. Ik sta dan ook achter de maatregelen die u neemt. Ik hoop dat u ze tijdens de rest van de winter consequent doorvoert.

- *Het incident is gesloten.*

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER OLIVER RITTWEGER DE MOOR

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

betreffende de explosieve toename van de consultancy-uitgaven van de MIVB sinds 2019.

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).- *In uw antwoord op een schriftelijke vraag van de PTB gaf u te kennen dat de MIVB in 2024 het astronomische bedrag van 48,5 miljoen euro aan consultancy heeft uitgegeven. Van 2019 tot en met 2024 ging er op die manier 239 miljoen euro naar consultancybedrijven. Consultancy is soms nodig als er geen interne expertise is, maar dat is hier niet het geval en zeker niet voor zo'n bedrag.*

De vakbonden vragen al vijftien jaar dat de MIVB minder uitgeeft aan consultancy, maar het tegendeel gebeurt! Daarnaast moet de MIVB allerlei besparingen doorvoeren, met alle gevolgen voor het vervoersaanbod en de arbeidsomstandigheden.

In uw antwoord op onze schriftelijke vragen zei u dat u niet elke consultancyuitgave apart kon rechtvaardigen omdat het er zo veel zijn. Dat gebrek aan transparantie is een groot probleem, want het opent de deur voor de verspilling van belastinggeld.

Een door Ombuds Brussel erkende klokkenleider, die niettemin door de MIVB werd ontslagen, bracht aan het licht dat sommige consultancycontracten bijna 1.000 euro per dag kosten en dat de

transparence est extrêmement problématique. Il ouvre la porte à toutes les dérives et à un gaspillage d'argent public.

Un exemple extrêmement concret est l'une des missions de consultance les plus emblématiques de la précédente législature : la création de l'application Floya, pour 14 millions d'euros. Elle touche un public très restreint et fait globalement doublon avec l'application de la STIB.

Il y a donc un grave manque de transparence et de responsabilité par rapport à ces dépenses en consultance, qui aurait dû vous interpellier ces dernières années. Un lanceur d'alerte reconnu par Ombuds Bruxelles et pourtant licencié par la STIB a en effet révélé que certains de ces contrats de consultance se chiffraient à près de 1.000 euros par jour et que certains avaient été octroyés en violation de la loi sur les marchés publics. Vous avez été informée de cette situation et vous avez fermé les yeux.

L'augmentation croissante du recours à la consultance externe risque de créer une dépendance de la STIB envers des entreprises privées. Le fiasco de la ligne de métro 3 en est un parfait exemple.

Dans votre réponse écrite, vous indiquez que 90 % des dépenses en consultance en 2024 concernent le plan pluriannuel d'investissement. Pouvez-vous expliquer comment ces dépenses s'inscrivent dans ce cadre et quels en ont été les principaux résultats ?

Avez-vous, en concertation avec la direction de la STIB, planché sur un plan pour réduire la dépendance croissante à la consultance externe, en particulier en ce qui concerne le budget informatique, qui constitue apparemment une part majeure des dépenses ?

1133 Pouvez-vous expliquer en détail comment sont justifiés et contrôlés les besoins avant d'avoir recours à une société de consultance externe ?

Un suivi global de toutes ces dépenses existe-t-il ? Outre les montants totaux annuels, y a-t-il une trace dans l'administration non seulement de chaque dépense, mais aussi de la justification du besoin, de la preuve de l'urgence et de la nécessité de l'externalisation par manque de ressources internes ?

Quelles sont les mesures préventives prises contre d'éventuels conflits d'intérêts ? Quelles sont les clauses de transfert de connaissances prévues pour ces consultants externes ?

Enfin, qu'en est-il de l'évaluation des résultats concrets obtenus pour chaque mission ?

1135 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Cette demande d'explications nous permet, une énième fois, de poser une question qui jalonne nos auditions en commission spéciale consacrée au projet Métro 3. Vu que la STIB recourt systématiquement à la consultance externe, je ne peux m'empêcher de penser qu'en interne, il manque certaines

toekenning van een aantal opdrachten niet wettelijk is verlopen. U bent daarvan op de hoogte, maar hebt weggekeken.

De toenemende mate waarin de MIVB consultancy inroept, dreigt haar afhankelijk te maken van privébedrijven, zo blijkt ook uit het fiasco met metro 3.

Volgens u ging 90% van de consultancyuitgaven in 2024 naar het meerjarige investeringsplan. Kunt u daar meer uitleg bij geven? Hebt u samen met de MIVB een plan om het aantal externe consultants terug te dringen, vooral voor informatica, die het leeuwendeel van de uitgaven voor haar rekening neemt.

Kunt u uitleggen hoe de behoeften worden ingeschat voor de MIVB een beroep doet op externe consultants? Wordt elke uitgave apart bijgehouden en gerechtvaardigd?

Welke maatregelen zijn er tegen belangenconflicten? Welke clausules zijn van toepassing op de kennisoverdracht door externe consultants? Worden de resultaten van elke opdracht geëvalueerd?

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- Als de MIVB systematisch een beroep doet op consultants, dan betekent dat dat er intern bepaalde competenties ontbreken. Tot mijn verbazing is zelfs het beheerscontract van de MIVB opgesteld door consultants. Uiteraard zijn consultants welkom als voor een korte duur bepaalde competenties vereist zijn. Zij complotteren,

compétences. Il est quand même question de près de 50 millions d'euros par an. De plus, ce montant augmente d'année en année.

Je vous avais déjà interrogée sur ce sujet, car j'avais appris que même le contrat de gestion de la STIB, qui fixe la ligne politique pour cinq ans, avait été rédigé par des consultants. Il peut sembler surprenant que personne en interne ne soit capable de définir le cadre dans lequel la STIB doit évoluer à l'avenir.

Évidemment, le recours peut se justifier afin de bénéficier d'une expertise très spécifique dont la STIB a besoin sur une courte durée. Il ne s'agit bien sûr pas de stigmatiser le recours à des partenaires privés, au contraire. Le secteur privé apporte une valeur quand il complotte, pardon complète, les forces internes. Encore faut-il que la commande publique soit maîtrisée par les services internes, que les compétences essentielles restent « à la maison » et que chaque externalisation fasse l'objet d'un véritable retour sur investissement.

Quels sont ces métiers qui manquent au sein de la STIB pour que soient justifiés les multiples recours à des bureaux externes et, spécifiquement en l'occurrence, pour établir le plan pluriannuel d'investissement ? Enfin, une réflexion est-elle menée au sein de la STIB pour réduire ces dépenses liées à la consultance ? Si oui, comment et, dans le cas contraire, pourquoi ?

¹¹³⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - La STIB a déterminé une définition de la consultance qui permet une comptabilisation spécifique et qui est contrôlée chaque année par les réviseurs d'entreprise. Cette définition est la suivante : « La STIB considère comme consultance toute demande ayant un caractère d'aide ponctuelle pour un conseil (avis) et/ou un support, la mise en place de solutions dans le but d'améliorer la productivité, d'implémenter de nouvelles technologies, d'accompagner pour la mise en œuvre de projets complexes, et d'émettre des recommandations/avis de différentes natures. »

Un consultant est une personne identifiable ou un bureau de conseil qui est consulté pour résoudre un problème précis, lorsque la compétence intellectuelle ne se trouve pas en interne. Un fournisseur de services peut, en fonction de la situation, effectuer une prestation au titre de consultant ou non. Il peut prêter à l'extérieur et/ou dans les bureaux de la STIB et être soumis ou non à honoraires.

On remarque que la majorité des frais de consultance se trouve dans deux domaines principaux : l'informatique et l'expertise technique. Il est opportun de rappeler qu'il s'agit de profils particulièrement rares sur le marché, qui sont nécessaires à la réalisation d'un projet ou programme d'ampleur, en utilisant le retour d'expérience et l'expertise développée par ces profils dans des projets ou programmes similaires menés dans des environnements comparables à ceux de la STIB, régulièrement à l'international. C'est le cas aussi bien des profils d'ingénierie technique que des profils IT.

Lorsqu'il s'agit de profils IT, le défi réside dans la difficulté structurelle de réaliser des engagements sur la masse salariale

pardon, completeren de interne mogelijkheden. Een dienst als de MIVB zou echter zelf over de noodzakelijke expertise moeten beschikken.

Welke competenties ontbreken er precies binnen de MIVB? Denkt de MIVB na over hoe ze de consultancykosten kan inperken?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - *De MIVB heeft een specifieke definitie uitgewerkt voor consultancyopdrachten, zodat die apart in de boekhouding komen en gecontroleerd kunnen worden door bedrijfsrevisoren. Een consultant is een persoon die of een adviesbureau dat tijdelijk ingeschakeld wordt om een specifiek probleem op te lossen wanneer de vereiste competenties intern niet beschikbaar zijn.*

Meestal heeft een consultancyopdracht te maken met informatica of technische kennis. Het gaat om mensen met een zeer zeldzaam profiel, die doorgaans internationale ervaring hebben in omgevingen die vergelijkbaar zijn met de MIVB.

De MIVB beschikt over onvoldoende middelen om IT-experts vast in dienst te nemen. Vaak is dat niet nodig en bovendien moeten die mensen daar dan ook nog in geïnteresseerd zijn.

De MIVB onderzoekt altijd eerst of het nodig is om een beroep te doen op externe expertise. Bij elke overheidsopdracht is een schriftelijke motivering nodig waarin de keuze voor consultancy vergeleken wordt met alternatieven.

(payroll) de la STIB. Lorsque la possibilité d'engager ces profils qui ont démontré leur valeur ajoutée se présente, la STIB propose de les recruter. De telles opportunités sont cependant rares. Elles nécessitent à la fois que l'expertise concernée soit nécessaire de façon durable à la STIB, mais surtout que le profil concerné manifeste son intérêt pour un engagement par la STIB.

En matière de gouvernance, la STIB examine lors de chaque appel au marché le bien-fondé du recours à un prestataire externe et du travail en interne. Chaque marché de consultance correspond à la définition reprise ci-avant. Pour chaque marché public, l'externalisation est motivée sur la base d'un justificatif motivant le projet, tenant compte de la justification du recours à un prestataire externe et comparant ce choix avec les solutions alternatives qui auraient pu être envisagées.

1139 Chaque mission de consultance est naturellement attribuée dans le cadre d'un marché public soumis à la mise en concurrence, conformément à la législation en vigueur. De même, chaque mission a un but et donc un livrable à fournir, qui permet d'évaluer la qualité de la prestation. À chaque renouvellement du marché, le processus de marché public est relancé, avec une réévaluation de la décision d'externalisation.

La problématique des conflits d'intérêts est gérée par le biais des procédures de marchés publics. En ce qui concerne la consultance informatique - qui représente la grande majorité des activités de consultance -, la STIB veille à ce qu'un consultant qui faisait partie de son personnel ne soit pas repris par l'intermédiaire de la consultance par la suite.

La STIB dispose également d'un code de déontologie et d'une charte des acheteurs. Dans la mesure où la consultance a été choisie pour des prestations intellectuelles, des livrables sont prévus pour permettre la reprise des activités qui seraient exercées. Lors de la réalisation d'un nouveau programme informatique, par exemple, une phase de formation est prévue pour les utilisateurs finaux et une documentation doit être prévue. Il en va de même pour les prestations techniques dans le cadre desquelles les consultants doivent prévoir un transfert de connaissances pour les équipes amenées à utiliser ou à maintenir les systèmes.

En ce qui concerne les marchés publics et les mesures préventives pour éviter les conflits d'intérêts, la STIB suit le prescrit de la loi du 17 juin 2016 sur les marchés publics. Son article 6 dispose que la notion de conflit d'intérêts vise toute situation dans laquelle, lors de la passation ou de l'exécution d'un marché, tout collaborateur de la STIB impliqué dans l'évaluation, la passation et/ou l'attribution d'un marché passé au nom de la STIB, a directement ou indirectement un intérêt financier, économique ou un autre intérêt personnel avec le candidat ou soumissionnaire ou adjudicataire (ou toute autre personne physique qui exerce pour le compte de l'un de ceux-ci un pouvoir de représentation, de décision ou de contrôle) et qui pourrait dès lors être perçu comme compromettant leur

Consultants worden ingehuurd via een openbare aanbesteding. De kwaliteit van de prestatie wordt geëvalueerd en bij elke verlenging van de aanbesteding wordt onderzocht of het nodig is een beroep te doen op externe consultants.

Op die manier worden belangenconflicten vermeden. De MIVB ziet er ook op toe dat IT'ers die eerder vast in dienst waren van de MIVB niet als consultants kunnen worden ingehuurd en dat wie de aanbestedingen binnen de MIVB beheert, daar zelf geen financieel of ander belang bij heeft, conform de wet van 17 juni 2016. Personeelsleden die een belangenconflict kunnen hebben, zijn verplicht dat te melden.

Bij een nieuw computerprogramma of de plaatsing van een technische installatie hoort ook steeds de noodzakelijke kennisoverdracht, zodat de eindgebruikers die intern kunnen beheren.

impartialité ou leur indépendance dans le cadre de la passation ou de l'exécution.

Par ailleurs, le collaborateur de la STIB se trouvant dans une situation de conflit d'intérêts est tenu de se récuser.

Enfin, la STIB prend les mesures nécessaires permettant de prévenir, de détecter et de corriger efficacement les conflits d'intérêts survenant lors de la passation et de l'exécution du marché, afin d'éviter toute distorsion de concurrence et d'assurer l'égalité de traitement de tous les opérateurs économiques, notamment en interdisant au collaborateur en question d'intervenir directement ou indirectement dans la passation ou l'exécution d'un marché public lorsqu'il risque de se trouver - soit personnellement, soit par personne interposée - dans une situation de conflit d'intérêts avec un candidat ou un soumissionnaire.

1141 À cette fin, plusieurs canaux traitent de la question du conflit d'intérêts dans le cadre des marchés publics passés au sein de la STIB, comme l'article 3.2 du code d'éthique et de déontologie de la STIB. En outre, la charte des acheteurs, publiée sur le site intranet de la STIB, contient un article sur le sujet, qui est libellé comme suit : « Afin d'éviter tout risque de conflit d'intérêts, les personnes visées sont tenues d'informer leur hiérarchie de tout lien familial ou autre lien personnel qu'elles pourraient avoir avec un fournisseur. Par lien personnel, on entend toutefois toute relation des intéressé(e)s qui serait susceptible de mettre en cause leur impartialité. »

Concernant le contrat de gestion de la STIB, la situation est particulière, car il a été essentiellement rédigé par Bruxelles Mobilité et la STIB, mais avec l'aide d'un consultant. Entre-temps, les deux entités ont acquis de l'expérience et le prochain contrat de gestion devrait pouvoir être rédigé en interne.

Cependant, je tiens à rappeler qu'à des fins d'impartialité, certains éléments nécessitent le recours à un indépendant externe, notamment dans le cas d'analyses ou d'évaluations. Pour évaluer l'ancien contrat de gestion, je préfère faire appel à un expert externe et indépendant, qui n'a rien à perdre ni à gagner. Travailler avec des externes offre parfois de réels avantages. Mais, pour la gestion des processus, il importe de renforcer les équipes de Bruxelles Mobilité.

1143 **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).**- Le lapsus de Mme d'Ursel était révélateur, car les firmes privées et les consultants externes « complotent » en effet et s'en mettent plein les poches, alors que c'est bien souvent le personnel de la STIB lui-même qui forme ces derniers.

1143 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Ce n'est pas ce que j'ai dit.

1143 **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).**- Et le personnel de la STIB fait finalement le travail à la place des consultants. Il faut s'imaginer comment cela est perçu par le personnel, surtout lorsqu'il apprend que ces consultants sont payés jusqu'à

Het beheerscontract van de MIVB werd opgesteld door Brussel Mobiliteit en de MIVB zelf, maar met de hulp van een consultant. Ondertussen beschikken de twee instanties over voldoende expertise om het volgende beheerscontract helemaal intern op te stellen.

Voor bepaalde analyses en evaluaties moet de MIVB wel een beroep doen op externe consultants om de onpartijdigheid te vrijwaren. Voor het algemeen beheer is het echter beter om de teams van Brussel Mobiliteit te versterken.

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).- *De verspreking van mevrouw d'Ursel is veelzeggend: consultants "complotteren" wel degelijk om hun zakken te vullen, terwijl het MIVB-personeel zelf hen vaak nog moet opleiden.*

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Dat heb ik niet gezegd.*

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).- *Uiteindelijk doet het personeel het werk van de consultant, die daarvoor tot 1.000 euro per dag krijgt!*

1.000 euros par jour. Ces dernières années, la STIB a perdu énormément d'expertise, notamment en raison du départ d'ingénieurs qui n'ont pas été remplacés. La STIB dépend donc fortement aujourd'hui de prestataires privés, lesquels imposent des décisions qui ne sont pas contestées, même quand elles n'ont pas de sens.

Sur les 239 millions d'euros dépensés en cinq ans, combien ont été engloutis dans le seul fiasco du métro 3 ? Combien ont atterri dans les poches de juristes pour des licenciements abusifs et discriminatoires sur la base de l'état de santé ?

Comme je l'ai dit tout à l'heure, les syndicats de la STIB demandent depuis quinze ans de réduire ces frais de consultance. En ce qui vous concerne, cela fait six ans que cela ne vous pose aucun problème.

Vous venez de répondre en long et en large sur les mesures mises en place pour, soi-disant, prévenir les conflits d'intérêts, mais ce n'est pas crédible ! En effet, un lanceur d'alerte reconnu par Ombuds Bruxelles a dénoncé des violations - avérées - de la loi sur les marchés publics, dont le recrutement de consultants payés jusqu'à 1.000 euros par jour. Il vous a alertée personnellement sur cette situation, mais vous n'avez eu aucune réaction. Et quand il a été licencié par la STIB, vous n'avez pas réagi non plus.

1149 Quand la STIB préfère réduire l'offre de transport des personnes à mobilité réduite ou s'en prendre aux acquis sociaux des travailleurs plutôt que de réduire ces frais de consultance, aucune réaction non plus !

Pouvez-vous nous garantir que ces 239 millions d'euros de frais de consultance sont intégralement justifiés et qu'il est donc impossible de les réduire ?

Les syndicats et les travailleurs de la STIB, quant à eux, n'acceptent plus ce gaspillage d'argent public, d'une part, et l'austérité que vous leur imposez, d'autre part. Il en va de même des voyageurs de la STIB, qui subissent des hausses de tarifs.

Nous allons contrôler et décortiquer en profondeur tous ces frais de consultance et solliciter la Cour des comptes pour nous y aider, car nous sommes convaincus que c'est sur ce plan-là qu'il faut faire des économies, et non sur la qualité du service aux voyageurs ou sur le personnel.

1151 **Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Certains domaines requièrent, bien entendu, des expertises ponctuelles, entre autres au niveau de l'informatique. Nous sommes très conscients de la difficulté de trouver des perles en interne dans ce domaine.

Dans votre réponse à la question écrite de mes collègues, vous expliquez toutefois que 90 % des recours à des consultants sont liés au plan pluriannuel d'investissement, et non à un problème informatique.

En matière d'ingénierie technique, il va de soi que ce type de recours est intéressant de façon ponctuelle, mais cela doit rester

De laatste jaren heeft de MIVB heel wat expertise verloren, vooral door het vertrek van ingenieurs die niet vervangen werden. Zo werd de MIVB afhankelijk van privéconsultants die exorbitante bedragen vragen en beslissingen opdringen.

Welk deel van die 239 miljoen euro die op vijf jaar tijd naar consultancy ging, had te maken met het fiasco van metrolijn 3? Hoeveel geld hebben juristen opgestreken voor het adviseren van ontslagen met een discriminerend karakter?

De vakbonden vragen al vijftien jaar om de consultancykosten in te perken. U lijkt dat geen probleem te vinden. U weidt wel omstandig uit over alle maatregelen om belangenconflicten te vermijden, maar op de klachten van een klokkenluider over schendingen van de wet op de openbare aanbestedingen hebt u niet gereageerd. U reageerde evenmin toen de MIVB hem ontsloeg, hoewel hij erkend was door Ombuds Brussel.

Dat de MIVB liever het aanbod voor personen met een beperkte mobiliteit vermindert of de verworven rechten van het personeel aanvalt dan de consultancykosten te verminderen, lijkt u ook niet te deren.

Kunt u garanderen dat die 239 miljoen euro consultancykosten gerechtvaardigd zijn? Wij zullen dat grondig onderzoeken, met de hulp van het Rekenhof.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).- *Op een schriftelijke vraag antwoordde u dat 90% van de consultancyopdrachten te maken heeft met het meerjareninvesteringsplan en dus niet met informatica.*

Consultancy moet een uitzondering blijven. Als er werkelijk te weinig expertise is binnen de MIVB, roept dat vragen op over het intern beheer.

- Het incident is gesloten.

l'exception. Sauf si l'on est d'accord d'ouvrir tous les robinets, de payer de la manière la plus simple et facile possible, en ne cherchant pas les ressources en interne ou en n'engageant pas ce type de profil, puisque cette mission sera confiée à un consultant.

Dans une entreprise publique de la taille de la STIB, qui dispose d'un budget de plusieurs milliards d'euros et d'un personnel hautement qualifié, le recours systématique à ces consultants questionne l'efficacité de la gestion interne, mais aussi la capacité de capitaliser sur les connaissances acquises.

- *L'incident est clos.*

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE

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'intégration de l'intelligence artificielle dans la mobilité.

M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).- L'intelligence artificielle n'est plus une technologie du futur ; elle façonne déjà le présent dans de nombreux secteurs tels que la santé, l'énergie, l'éducation, la logistique ou la mobilité. Les applications en matière d'intelligence artificielle sont innombrables. Dans les grandes villes européennes et ailleurs, l'intelligence artificielle est devenue un véritable levier stratégique pour anticiper, modéliser, coordonner et optimiser la gestion de la mobilité.

La Région bruxelloise, dense et complexe, gagnerait, elle aussi, à intégrer pleinement ces outils pour mieux répondre aux nombreux défis qu'elle rencontre - embouteillages chroniques, pollution, sécurité routière, coordination multimodale, etc. Ainsi, parmi les possibilités concrètes qu'offre l'intelligence artificielle en matière de mobilité urbaine, citons notamment :

- la modélisation prédictive du trafic, pour anticiper les congestions et adapter la signalisation ou l'offre de transport ;
- la gestion intelligente des feux de signalisation, en temps réel, en fonction du flux de véhicules, de piétons ou de cyclistes ;
- l'optimisation des horaires et des itinéraires des transports en commun en fonction de la fréquentation et de la météo ;
- l'analyse de données en provenance de capteurs, GPS ou caméras pour mieux comprendre les comportements de mobilité ;
- le pilotage dynamique des zones de stationnement, incluant l'analyse de la rotation, la tarification intelligente ou les besoins réels par quartier ;

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE

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

betreffende de integratie van artificiële intelligentie in de mobiliteit.

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) *(in het Frans).*- *Artificiële intelligentie (AI) speelt nu al een grote rol in heel wat sectoren. In grootsteden is AI een strategische hefboom, waarmee het beheer van de mobiliteit geoptimaliseerd wordt. Het Brussels Gewest, dichtbevolkt en complex als het is, zou er ook zijn voordeel mee kunnen doen.*

AI kan bijvoorbeeld ingezet worden om files te voorspellen, signalisatie en verkeerslichten intelligent te beheren, de rittenschema's van het openbaar vervoer te optimaliseren, GPS-of cameragegevens beter te analyseren, parkeerzones dynamisch te beheren, multimodale route-apps te verbeteren, inbreuken als foutparkeren automatisch te detecteren, de milieu-impact van het verkeer te analyseren, de impact van werven op het verkeer proactief te volgen en de veiligheid van zwakke weggebruikers te verbeteren via beeldherkenning en waarschuwingssignalen.

- l'amélioration des interfaces de guidage multimodal, avec des recommandations en temps réel ;
- la détection automatisée des incivilités ou des infractions telles que les stationnements illicites ou le non-respect des zones ;
- l'analyse d'impact environnemental selon les configurations de trafic ou de chantier ;
- le suivi proactif des chantiers et de leur impact sur la mobilité, au travers d'outils d'intelligence artificielle combinés à la modélisation tridimensionnelle ;
- l'amélioration de la sécurité des usagers vulnérables grâce à la reconnaissance d'images et aux alertes automatisées.

1159 Or, malgré l'immense potentiel de l'intelligence artificielle, on peine actuellement à percevoir une stratégie claire de la Région bruxelloise en la matière. Si certaines initiatives ponctuelles existent - comme des tableaux de bord ou des systèmes de comptage automatisés -, on ne constate pas encore de stratégie régionale transversale visant à intégrer de façon structurée l'IA dans la gestion globale de la mobilité. Plusieurs experts soulignent aussi un manque de personnel spécialisé ou une culture encore frileuse au sein de certaines administrations à l'égard de ces technologies. Pourtant, ne pas les adopter aujourd'hui, c'est prendre un retard stratégique pour demain.

Quels outils de type IA ou apprentissage automatique (machine learning) Bruxelles Mobilité et la STIB utilisent-elles aujourd'hui pour analyser, prédire ou adapter en temps réel les flux de mobilité (voitures, transports publics, cyclistes, piétons) ?

La Région a-t-elle défini des usages prioritaires de l'IA dans sa politique de mobilité, notamment dans le cadre de Good Move ou de la planification des chantiers ?

Un audit des données disponibles, nécessaires ou manquantes pour alimenter efficacement des outils d'IA a-t-il été réalisé dans le domaine de la mobilité ? Si oui, pouvez-vous en partager les conclusions ?

Bruxelles Mobilité dispose-t-elle de profils spécialisés en IA, en science des données ou en ingénierie des systèmes intelligents ? Dans l'affirmative, combien de personnes sont affectées à ces fonctions ?

Une collaboration avec des universités ou des centres de recherche spécialisés (ULB, VUB, UCLouvain, FARI, etc.) est-elle en place pour concevoir, tester ou évaluer des solutions d'IA adaptées au contexte bruxellois ?

Des projets pilotes ont-ils été lancés pour tester des feux de signalisation intelligents utilisant l'IA ou des systèmes de détection automatique des comportements à risque ? Si oui, en quels endroits et avec quels résultats ?

Ondanks het immense potentieel en hoewel er enkele beperkte projecten lopen, heeft het Brussels Gewest geen transversale strategie voor het gebruik van AI in het mobiliteitsbeheer. Experts wijzen op een gebrek aan specialisten en op de argwaan binnen verschillende administraties.

Welke toepassingen op basis van AI of machinelearning gebruiken Brussel Mobiliteit en de MIVB om verkeersbewegingen te analyseren? Heeft het gewest bepaald welke AI-toepassingen prioritair zijn voor Good Move en de planning van werkzaamheden? Is er een analyse van welke gegevens die voor die AI-toepassingen nodig zijn, al dan niet beschikbaar zijn?

Heeft Brussel Mobiliteit specialisten in dienst op het vlak van AI, gegevensbeheer of intelligente systemen?

Werkt Brussel Mobiliteit samen met universiteiten of onderzoekscentra om AI-oplossingen uit te werken en te testen? Lopen er proefprojecten met intelligente verkeerslichten, parkeerplaatsbeheer of microdeelmobiliteit?

Werkt het gewest een strategie uit voor het gebruik van AI in het mobiliteitsbeheer?

Quelles sont les actions prévues pour améliorer la collecte, la structuration, l'ouverture et l'interopérabilité des données de mobilité, condition préalable à tout projet d'IA ?

Des projets sont-ils en cours ou à l'étude pour exploiter l'IA dans l'optimisation de la gestion du stationnement (rotation, fraude, gestion des zones de livraison, etc.) ou dans la micromobilité partagée (répartition, maintenance prédictive, etc.) ?

Enfin, la Région a-t-elle commencé à élaborer une feuille de route spécifique sur l'IA en mobilité, intégrant les aspects techniques, organisationnels, éthiques et budgétaires nécessaires à son déploiement ?

1161 **Mme Joëlle Maison (DéFI).**- Madame la Ministre, entrevoyez-vous d'autres avantages que ceux énumérés par mon collègue Geoffroy Coomans de Brachène dans ses questions ? D'ailleurs, on pourrait même se demander si mon collègue a utilisé l'intelligence artificielle pour son énumération particulièrement détaillée.

(Sourires)

En matière de sécurité routière, votre administration et vous-même travaillez-vous sur d'autres avancées ?

Avez-vous commencé à travailler sur les balises à définir face à l'utilisation de l'intelligence artificielle ainsi qu'aux dangers et aux dérives qu'elle implique ?

Enfin, mon collègue vous a interrogée sur les profils spécialisés en intelligence artificielle qui existeraient au sein de Bruxelles Mobilité. En existe-t-il ailleurs dans l'administration ? Je pense notamment au service des nouvelles technologies. Existe-t-il déjà des collaborations à cet égard entre Bruxelles Mobilité et le service public régional de Bruxelles ?

1163 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'intelligence artificielle (IA) me semble en effet offrir un potentiel pour faciliter une série de tâches, dans le secteur de la mobilité comme dans tous les autres. Bien sûr, il est important de bien la mettre en œuvre en évitant les dérives, pour qu'elle facilite la vie des collaborateurs et contribue à effectuer certaines tâches.

L'intégration de l'IA devrait permettre d'améliorer la gestion de la mobilité, l'analyse des données, des calculs d'impact de chantiers et d'événements, mais aussi la planification et l'organisation de la mobilité en général. Elle peut aider à prédire la demande de mobilité à court, moyen et long termes et, le cas échéant, à anticiper et évaluer la gestion de la mobilité.

Par ailleurs, les outils d'IA constituent, par définition, un moyen d'analyse parmi d'autres, même si, aussi puissante soit-elle, elle nécessitera toujours l'intervention ultérieure d'un être humain. Bruxelles Mobilité a, par exemple, déjà étudié et testé des systèmes automatisés adaptant, en temps réel, le fonctionnement des feux de circulation dans des zones déterminées.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- Ziet u nog andere voordelen aan AI dan de reeks die de heer Coomans de Brachène opsomde, bijvoorbeeld op het vlak van verkeersveiligheid? Het lijkt wel alsof hij AI heeft gebruikt voor zijn opsomming.

(Gelach)

Werkt u ook aan drempels om de risico's van AI binnen de perken te houden?

Beschikt de administratie over AI-specialisten, binnen of buiten Brussel Mobiliteit? Werkt Brussel Mobiliteit samen met Brussel ConnectIT?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Artificiële intelligentie (AI) biedt heel wat mogelijkheden, ook op het vlak van mobiliteit, maar we moeten ook uitwassen voorkomen.

AI is een middel om gegevens te analyseren. Brussel Mobiliteit heeft al systemen getest om de verkeerslichten in bepaalde zones automatisch te regelen. Om goed te werken moeten dergelijke systemen over voldoende correcte gegevens beschikken. Sommige bevooroordeelde het autoverkeer nogal sterk en dat kwam voor een deel omdat diezelfde vooringenomenheid al deel uitmaakte van de gegevens waarop het systeem gebaseerd is. Uiteindelijk zal er altijd een mens moeten zijn die alles in goede banen leidt. Momenteel volstaan de kwaliteit en kwantiteit van de beschikbare gegevens nog niet om massaal AI-systemen in te zetten.

Pour que ces systèmes fonctionnent correctement, il faut disposer d'un maximum de données. Celles-ci doivent être de qualité et inclure tous les modes de déplacement. Les systèmes automatisés qui ont été mis en œuvre se basaient principalement sur des données de comptage routier, notamment des boucles d'induction magnétique ou similaires. Celles-ci permettent la détection des véhicules automobiles et éventuellement des transports en commun sur site propre. Les systèmes testés favorisaient hélas les flux automobiles, avec des fonctionnements fort pénalisants pour les modes actifs.

Aussi, Bruxelles Mobilité utilise déjà tout un ensemble de techniques et technologies afin d'avoir une parfaite maîtrise et une mise en œuvre des différentes stratégies de gestion souhaitées. L'IA pourrait constituer un allié précieux d'aide à la décision. Pour ce faire, il est nécessaire de l'alimenter par de nombreuses données et d'être attentif aux biais liés à celles-ci, comme des zones moins couvertes ou des modes moins bien détectés. Les données actuellement disponibles ne permettent pas d'avoir une telle exhaustivité des données. Il est donc nécessaire de multiplier de façon considérable le nombre de détections. L'évolution de la technologie dans les quelques années à venir devrait apporter des réponses adéquates.

¹¹⁶⁵ Il n'y a malheureusement encore personne qui dispose d'un profil spécifiquement spécialisé en IA à Bruxelles Mobilité. L'administration avait identifié il y a quelques années les avantages potentiels de l'IA pour améliorer la connaissance et la gestion de la mobilité, par exemple pour Mobiris, le centre de suivi permanent du trafic.

Il était prévu d'engager trois profils spécialisés : un expert en données d'infrastructure et d'architecture et deux experts en mégadonnées. Ces engagements étaient prévus dans le cadre et les descriptions de fonction ont été finalisées, mais ces recrutements n'ont pas pu aboutir, d'abord à cause d'un manque de capacité chez talent.brussels (nous étions sur liste d'attente), et ensuite parce que le moratoire s'est imposé. Bruxelles Mobilité n'est donc en rien responsable de cette situation. Peut-être faudrait-il revoir le moratoire sur ce plan.

Pour l'instant, l'administration travaille donc avec les profils internes dont elle dispose pour entamer et accompagner les premiers développements, à savoir deux profils d'analystes de données et deux profils de géographes, qui se sont spécialisés au fur et à mesure dans des outils d'analyse de données ou des modèles de simulation. Un expert en mégadonnées a malheureusement quitté Bruxelles Mobilité récemment et ne peut être remplacé pour l'instant.

Toutefois, grâce au dispositif européen facilité pour la reprise et la résilience (RRF), Bruxelles Mobilité travaille depuis quelques années avec Paradigm pour les projets liés aux mégadonnées. Grâce à cette collaboration, elle a accès à plusieurs profils utiles, mais externes et donc payants : architecte des données, ingénieur des données, analyste des données et expert en mégadonnées, spécialisé ou non en IA.

Brussel Mobiliteit heeft jammer genoeg geen AI-specialisten in dienst. Er zijn wel drie plaatsen voorzien in het kader, maar door een gebrek aan kandidaten bij talent.brussels en door het moratorium konden die niet ingevuld worden. Er zijn wel twee gegevensanalisten en twee geographen die zich specialiseren in simulatiemodellen. Een pas vertrokken datascientist wordt voorlopig niet vervangen.

Voor projecten inzake megagegevens werkt Brussel Mobiliteit sinds enkele jaren samen met Paradigm. Zo kan het een beroep doen op externe consultants met de juiste profielen.

Brussel Mobiliteit test het dynamisch beheer van verkeersstromen (project CitCom.AI) in een samenwerking met Belgische en Europese onderzoeksinstituten en universiteiten.

Les fonctionnaires présents travaillent sur plusieurs projets, comme des tests exploratoires pour la gestion dynamique des flux dans le cadre du projet européen CitCom.AI : Testing and Experimentation Facilities (TEF) for smart cities and communities.

Dans le cadre de ce projet, Bruxelles Mobilité travaille aussi avec plusieurs centres de recherche et universités européens. Le consortium inclut notamment l'institut d'intelligence artificielle pour le bien commun de l'ULB et de la VUB (FARI), l'Institut de microélectronique et composants (Interuniversitair Micro-elektronica-centrum, IMEC), ainsi que des partenaires académiques tels que les universités de Valence, Gustave Eiffel à Paris, Milan ou Varsovie. Ces collaborations permettent de tester de nouvelles approches et de confronter nos pratiques à celles d'acteurs internationaux.

¹¹⁶⁷ La participation de la Région au projet CitCom.AI permettra d'identifier les besoins techniques, organisationnels et budgétaires liés à l'intégration future de modèles d'intelligence artificielle. Dans ce cadre, une installation d'essai et d'expérimentation est en cours de développement en vue d'envisager l'évolution souhaitée des infrastructures bruxelloises pour accueillir, à terme, des modèles d'évaluation, de surveillance et de prédiction du trafic. Ce travail permet d'appréhender l'ampleur des adaptations nécessaires des infrastructures et des compétences techniques internes.

Le projet CitCom.AI inclut également un dispositif d'expérimentation réglementaire, outil indispensable pour examiner et garantir la conformité éthique et réglementaire des modèles testés.

L'ensemble de ces éléments pose les bases du travail structuré visant à déterminer les conditions techniques, organisationnelles, éthiques et budgétaires préalables à l'intégration de l'IA dans la gestion de la mobilité à Bruxelles.

En la matière, la collaboration avec les universités bruxelloises est excellente. Bruxelles Mobilité participe en tant qu'expert au projet Torres (aujourd'hui Torres 2) mené avec l'ULB et la VUB, aux côtés de l'entreprise Macq. L'objectif de cette initiative subsidiée par Innoviris est d'évaluer et de prédire les flux de mobilité, y compris les conséquences liées à des événements ou des chantiers.

Bruxelles Mobilité a, en outre, travaillé avec l'unité de recherche Machine Learning Group de l'ULB au projet Tulipe, consacré à la simulation de l'état du trafic à l'échelle du quartier du même nom et à l'évaluation de l'impact d'un chantier.

Par ailleurs, Bruxelles Mobilité échange régulièrement des données avec l'ULB et la VUB et accueille de nombreux stagiaires et étudiants dans le cadre de leur mémoire, ce qui renforce encore la collaboration scientifique locale.

Via CitCom.AI kan het gewest de technische, organisatorische en budgettaire behoeften bepalen die samenhangen met de integratie van AI-modellen in het mobiliteitsbeheer. Daarbij wordt rekening gehouden met ethische en reglementaire aspecten.

De samenwerking met de Brusselse universiteiten verloopt uitstekend. Brussel Mobiliteit neemt als expert deel aan het project Torres van de ULB, de VUB en de onderneming Macq. Het project is gericht op het voorspellen van verkeersstromen en het onderzoeken van de impact van werven of evenementen. Er loopt zo'n project in de wijk van de Tulpstraat.

AI-toepassingen monitoren al incidenten in de tunnels. Tot slot voeren start-ups en innoverende ondernemingen tests uit in reële omstandigheden met de hulp van Brussel Mobiliteit. Ook bij het beheer van werven kan AI een nuttige rol spelen.

We moeten AI dan ook zo spoedig mogelijk integreren in ons beleid, maar dat kan niet zonder investeringen, de aanwerving van geschikt personeel en de uitwerking van betrouwbare gegevensbanken.

Plusieurs applications d'intelligence artificielle anciennes sont, de plus, utilisées à des fins de détection automatique des incidents dans les tunnels.

Enfin, Bruxelles Mobilité collabore avec des start-up et des entreprises innovantes. Celles-ci sollicitent notamment le Brussels Mobility Center pour y réaliser des tests en conditions réelles, par exemple dans le cadre des activités du projet CitCom.AI.

Une autre question à l'ordre du jour de notre réunion traite aussi de l'utilisation de l'IA, mais dans le cadre de chantiers. Au vu des avantages offerts dans ce domaine également, nous devons intégrer davantage l'IA à notre politique, ce qui exigera des investissements, le recrutement de personnes compétentes et l'élaboration de bonnes bases de données.

¹¹⁶⁹ **M. le président.-** Vous avez fait référence à la question orale de M. Coomans de Brachène concernant l'usage de l'intelligence artificielle dans les chantiers publics. Y avez-vous répondu complètement ?

(Remarques de la ministre Van den Brandt)

¹¹⁷¹ **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).**- Le sujet étant assez vaste, j'ai choisi de scinder le sujet en deux questions. Elles sont cependant complémentaires.

Ma collègue Mme Maison m'a demandé si j'ai rédigé ma question avec l'aide de l'IA. En partie, oui. Aujourd'hui, ne pas y recourir reviendrait à commettre une erreur. Ce serait comme se priver d'ordinateur et utiliser du papier et un crayon !

Il en va de même pour l'IA. Encore faut-il l'utiliser intelligemment, avec le recul, le jugement et l'esprit critique nécessaires.

¹¹⁷¹ **M. le président.-** Ce n'était pas une critique. Aujourd'hui, même l'ordinateur n'est pas utilisé à pleine capacité par la plupart des gens.

¹¹⁷¹ **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).**- Je ne le prenais pas comme une critique, mais il était intéressant de répondre à la remarque.

Aujourd'hui, nous avons tous intérêt à utiliser l'IA avec intelligence, vigilance et esprit critique, car elle peut encore avoir des hallucinations et donner des réponses erronées.

Néanmoins, Madame la Ministre, votre réponse m'a surpris et déçu. Je suis consterné, car vous parlez de techniques et de technologies, mais très peu, voire pas du tout, d'IA. Il faut effectivement alimenter l'IA - à l'instar d'un nouveau collaborateur - pour en retirer beaucoup plus par la suite. L'IA peut nous rendre plus forts, plus puissants, plus rapides, plus performants. C'est ce que nous souhaitons ici.

De voorzitter.- Hebt u hiermee ook geantwoord op de mondelinge vraag van de heer Coomans de Brachène betreffende het gebruik van AI voor openbare werken?

(Opmerkingen van minister Van den Brandt)

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) (in het Frans).- Die vragen vullen elkaar aan. Ik heb twee afzonderlijke vragen gesteld, omdat het onderwerp zo ruim is.

Mevrouw Maison, ik heb inderdaad AI gebruikt bij het opstellen van de vraag. Het zou onverstandig zijn om dat niet te doen, maar het vraagt wel een kritische benadering.

De voorzitter.- Daar is niets verkeerd aan.

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) (in het Frans).- Ik beschouw dit niet als een kritiek, maar vond het interessant om te antwoorden op die opmerking.

Mevrouw de minister, ik ben teleurgesteld over uw antwoord. U praat veel over technieken en technologieën, maar erg weinig over AI.

1177 Beaucoup de villes qui ont entamé ce travail, notamment au niveau de la mobilité, s'en sont trouvées renforcées.

Arrivée en novembre 2022, l'IA s'est considérablement améliorée en trois ans. Vous expliquez pour votre part que son intégration dans la mobilité de notre Région ne se fera pas avant deux ou trois ans. Mon expérience des délais en Région bruxelloise me pousse à traduire cette projection par quatre ou cinq ans et cela m'inquiète.

Tous les jours, les citoyens bruxellois sont bloqués dans les embouteillages et rencontrent des problèmes de stationnement. Se servir des outils proposés par l'IA peut augmenter notre performance, non seulement en matière d'embouteillages...

L'IA pourrait nous aider à faire baisser le taux de pollution de manière drastique, un objectif que nous poursuivons.

Travailler sur les profils internes est intéressant, encore faut-il en disposer. Or, vous nous communiquez que le dernier analyste de données a quitté l'administration. Je le comprends, étant donné la stagnation du processus.

Quant à la consultance, j'y suis favorable. Mais, dans le cas qui nous occupe, il n'y a pas de résultat tangible, en dépit des 239 millions d'euros dépensés. Je comprends le mécontentement des citoyens.

Il faut une prédiction du trafic, et elle est déjà permise depuis dix ans grâce à la technologie des signaux GSM anonymisés. J'espère que vous l'avez mise en place, mais l'IA nous permettrait de faire des progrès bien plus avant. Je fais le vœu que vous y travaillerez dans les prochains mois ou semaines, au vu de l'urgence.

1183 **Mme Joëlle Maison (DéFI).** - Ma remarque n'était pas une critique. Mon collègue Jonathan de Patoul a d'ailleurs été le premier parlementaire à poser une question par le biais de l'intelligence artificielle sur l'utilité de cette intelligence dans le travail parlementaire !

Je pense donc que le sujet n'est pas clos et que tous les parlementaires approfondiront ces questions sur l'utilisation de l'intelligence artificielle dans notre travail, ainsi que dans les différents services du Parlement et de la Région bruxelloise.

- L'incident est clos.

1187 **QUESTION ORALE DE M. MOHAMED OURIAGHLI**

1187 **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,**

1187 **concernant la gestion hivernale de la mobilité en Région bruxelloise.**

AI is op enkele jaren tijd sterk verbeterd en veel steden zijn daar heel tevreden over. U zegt dat het Brussels Gewest AI misschien binnen twee of drie jaar zal integreren in het mobiliteitsbeleid, maar de ervaring leert ons dat we daar heel wat jaren zullen moeten bijtellen. Ondertussen blijven de Brusselaars in de file staan en kampen met parkeerproblemen.

AI kan ons helpen om de vervuiling drastisch te verminderen.

Gezien de traagheid van het proces is het moeilijk om werknemers met het juiste profiel in dienst te houden en ik begrijp dan ook dat u een beroep doet op externe consultants, maar in dit geval is daar wel buitensporig veel geld aan besteed, zonder veel resultaten.

Ik hoop dat u de komende weken of maanden vooruitgang boekt in het gebruik van AI, bijvoorbeeld bij het voorspellen van verkeersstromen op basis van anonieme GPS-gegevens, wat al tien jaar tot de mogelijkheden behoort.

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans). - Mijn opmerking was geen kritiek. Mijn partijgenoot, de heer de Patoul, was trouwens de eerste om een vraag op te stellen met de hulp van AI.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MOHAMED OURIAGHLI

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

betreffende het mobiliteitsbeheer in het Brussels Gewest tijdens de winter.

1189

M. Mohamed Ouriaghli (PS).- Chaque hiver, la Région de Bruxelles-Capitale active un dispositif d'entretien hivernal destiné à préserver la sécurité des déplacements sur l'espace public et à maintenir des conditions de circulation praticables. Je précise que j'ai rédigé ma question en novembre, avant l'épisode polaire de la semaine passée. Les épisodes neigeux et verglacés de ces dernières années ont mis en évidence la nécessité d'une préparation renforcée, d'une capacité d'anticipation plus fine et d'une coordination accrue entre les différents acteurs que sont Bruxelles Mobilité, les communes, la STIB et les services de police.

Lors de l'hiver 2023-2024, et plus particulièrement en janvier 2024, la Région avait dû mobiliser un dispositif important pour gérer un épisode neigeux marqué. Bruxelles Mobilité avait alors déployé 37 unités d'épandage couvrant les principaux circuits de voirie et de pistes cyclables, avec plusieurs passages successifs pour maintenir la circulation. Malgré cette mobilisation, l'épisode avait entraîné des perturbations majeures : ralentissements, difficultés dans certains tunnels et impact notable sur le réseau de surface de la STIB, qui avait enregistré treize accidents liés aux glissements, heureusement sans blessés. La STIB avait également expliqué ne pas pouvoir équiper sa flotte de pneus hiver pour des raisons logistiques, ce qui impose de recourir à des pneus quatre saisons pour l'ensemble des véhicules.

En parallèle, environ 36 % des bus en circulation sont des bus articulés, dont la conduite devient plus délicate en conditions hivernales. Les organisations syndicales avaient par ailleurs pointé plusieurs difficultés opérationnelles : surcharge du dispatching, conducteurs immobilisés sur le réseau et demandes répétées d'épandage sur certains tronçons. Malgré un dispositif important, la Région demeure vulnérable en cas d'épisodes hivernaux qui perturbent fortement la mobilité, dont les transports publics.

Étant donné le contexte climatique plus instable, quelles sont les procédures d'alerte et les seuils météorologiques qui déclenchent les épandages préventifs sur la voirie et les pistes cyclables régionales ? Des protocoles d'ajustement rapide existent-ils lorsque l'intensité d'un épisode hivernal dépasse les prévisions ? Quel dispositif humain et territorial est-il mobilisé cet hiver pour l'épandage et le déneigement, tant en termes d'effectifs que de circuits de voirie et de pistes cyclables ?

Quels sont les stocks disponibles en fondants chimiques et en sel ? La Région bruxelloise dispose-t-elle de marges suffisantes en cas d'épisodes prolongés ?

La Région coordonne-t-elle un dispositif spécifique pour améliorer la praticabilité des trottoirs, en complément des obligations qui incombent aux communes et aux riverains ? Comment coordonne-t-elle le déneigement de la voirie empruntée par la STIB, avec l'adaptation éventuelle du service de bus et de tram en période d'intempéries ? La STIB a-t-elle actualisé son plan neige depuis l'hiver 2023-2024, notamment en

De heer Mohamed Ouriaghli (PS) (in het Frans).- De voorbije jaren is uit periodes met sneeuw en ijzel gebleken dat er beter moet worden geanticipeerd en gecoördineerd tussen Brussel Mobiliteit, de gemeenten, de MIVB en de politie.

In januari 2024 moest het gewest grote middelen inzetten tijdens een aantal dagen met bijzonder veel sneeuw. Brussel Mobiliteit stuurde 37 strooiwagens om het verkeer vlot te houden. Toch waren er grote vertragingen, problemen in een aantal tunnels en gevolgen voor het bovengrondse MIVB-net, met dertien ongevallen. Winterbanden bleken geen haalbare optie voor de MIVB, waardoor de bussen met vierseizoenenbanden reden.

Daarnaast bestaat meer dan een derde van de busvloot uit accordeonbussen, die zich in winterse omstandigheden moeilijker laten besturen. De vakbonden wezen op operationele problemen, zoals een overbelaste dispatching, vastzittende bussen en herhaalde verzoeken om op bepaalde trajecten te strooien.

Welke meteorologische drempels leiden tot preventief strooien? Zijn er snelle aanpassingen mogelijk als de winterse omstandigheden strenger zijn dan voorspeld? Welke mensen en midden worden er deze winter ingezet om de wegen sneeuwvrij te maken? Volstaat de voorraad strooizout voor langere winterse periodes?

Heeft het gewest een specifiek team dat trottoirs begaanbaar moet houden? Hoe coördineert het het sneeuwvrij maken van de wegen die de MIVB gebruikt? Heeft de MIVB zijn sneeuwplan na de winter van 2023-2024 aangepast?

matière de dispatching, d'information en temps réel et de gestion des bus articulés ?

1193 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Bruxelles Mobilité et la STIB se sont bien entendu organisées pour anticiper la période hivernale et maîtriser au mieux les incidences de la météo sur la viabilité et la sécurité du réseau de voirie et du transport des usagers.

Depuis l'hiver 2023-2024, le dispositif hivernal de Bruxelles Mobilité n'a pas connu beaucoup de changements. L'expérience et la comparaison avec d'autres grandes villes nous apprennent que la survenue d'intempéries hivernales juste avant ou durant les heures de pointe entraîne systématiquement des embouteillages en raison de l'effet cumulé de certains axes glissants et de l'attitude de certains automobilistes.

Bruxelles Mobilité dispose de données météorologiques de divers opérateurs et de stations météorologiques, qui permettent d'effectuer des prévisions sur la température du revêtement et sur l'humidité relative. Des collaborateurs sont de garde pour vérifier régulièrement les prévisions météorologiques. Le choix d'effectuer des épandages préventifs dépend de nombreux facteurs : gel au niveau du sol, présence ou risque de présence d'humidité, rémanence du sel provenant des épandages précédents. Les épandages préventifs peuvent être de deux types : soit ils concernent uniquement les lieux sensibles (ponts, zones humides ou ombragées, etc.), soit ils couvrent l'ensemble du réseau.

Des opérateurs privés sont rappelables 24h/24. Pour la voirie régionale, Bruxelles Mobilité dispose de 25 collaborateurs, dont 21 agents de terrain répartis en 3 équipes, de 2 coordinateurs opérationnels et de 2 responsables décisionnaires.

(M. Geoffroy Coomans de Brachène, doyen d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

La voirie régionale est divisée en dix-huit circuits auxquels se rajoutent dix-huit circuits de pistes cyclables mis à disposition via un cahier des charges. Pour les circuits de voirie, un camion et un chauffeur sont prévus. Un tracteur, une camionnette qui alimente celui-ci en sel et deux chauffeurs sont affectés aux circuits de pistes cyclables. Bruxelles Mobilité dispose de 5.000 tonnes de sel réparties sur trois dépôts. Le maximum ayant été épandu lors de ces vingt dernières années est de l'ordre de 5.700 tonnes.

Bruxelles Mobilité gère les plaintes reçues par le biais de la permanence technique et de l'application Fix My Street. Bruxelles Mobilité et la STIB se coordonnent pour la gestion des difficultés constatées. Les plaintes liées au réseau de transport de la STIB sont traitées en priorité.

Tous les axes empruntés par les lignes régulières de bus sont intégrés dans les circuits planifiés par les services régionaux d'épandage.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Sinds de winter van 2023-2024 is er niet veel veranderd aan het winterplan van Brussel Mobiliteit. De ervaring leert ons dat winters weer voor of tijdens de spits altijd tot files leidt.*

Brussel Mobiliteit krijgt weerkundige gegevens van meerdere diensten, zodat het de temperatuur aan de grond en de relatieve vochtigheid kan inschatten. De organisatie van preventieve strooirondes hangt ervan af of het vriest aan de grond, of er risico op vochtigheid is en of er nog zout ligt van vorige strooibeurten.

Privéstrooidiensten zijn 24/7 inzetbaar. Brussel Mobiliteit heeft 25 medewerkers voor de gewestwegen, die in drie ploegen werken.

(De heer Geoffroy Coomans de Brachène, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

De gewestwegen zijn onderverdeeld in achttien wegrondes en achttien fietspadenrondes. Voor de wegrondes wordt telkens een vrachtwagen en chauffeur ingezet. Voor fietspadenrondes zijn dat een tractor, een bestelwagen voor de bevoorrading en twee chauffeurs. Brussel Mobiliteit heeft drie opslagplaatsen met een totale voorraad van 5.000 ton zout. De voorbije twintig jaar is nooit meer dan 5.700 ton gestrooid.

Brussel Mobiliteit behandelt klachten die het via de permanentie en via Fix My Street ontvangt. Brussel Mobiliteit en de MIVB bekijken samen hoe ze problemen kunnen oplossen. Klachten over het MIVB-net krijgen voorrang.

Alle buslijnen maken deel uit van de vaste strooirondes. Trams hebben niet te kampen met bevroren wegen, al ondervinden ze wel hinder van gestrande auto's.

Buschauffeurs van de MIVB passen tijdens winterse omstandigheden hun rijstijl aan en de bussen zijn allemaal uitgerust met vierseizoenenbanden.

Quant aux trams, s'ils ne sont pas affectés par le gel sur les routes, leur circulation peut être perturbée en raison de voitures qui se retrouvent bloquées à des carrefours ou sur des voies carrossables.

Enfin, les bus de la STIB, y compris les bus articulés, circulent en conditions hivernales moyennant une conduite adaptée et sont tous équipés de pneus quatre saisons.

1197 **M. Mohamed Ouriaghli (PS).**- L'hiver n'est pas une période facile, et il revient chaque année. Les échéances sont donc parfaitement prévisibles. L'anticipation ne peut rester un principe général, mais doit se traduire par des dispositifs prêts, activables immédiatement et coordonnés entre l'ensemble des acteurs concernés.

Sur le fond, ce n'est pas seulement la reprise du service qui importe, mais aussi la manière dont les perturbations sont gérées lorsqu'elles surviennent, pour assurer la clarté et la rapidité de l'information aux voyageurs, l'adaptation des plans de service en temps réel et la coordination avec les communes pour le dégagement de la voirie et des axes empruntés par les transports publics.

Ces éléments appellent une évaluation rigoureuse des dispositifs existants, afin d'identifier les marges d'amélioration en matière de résilience du réseau et de prévisibilité du service, et de les intégrer pleinement dans la préparation des prochaines épisodes hivernaux.

- *L'incident est clos.*

1201 **QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN**

1201 **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,**

1201 **concernant l'état d'avancement des travaux liés au tram 51.**

1203 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Depuis le 5 août dernier, la ligne de tram 51 est interrompue à hauteur de la place Saintelette. Dès le mois de juillet, de nombreux articles de presse annonçaient que cet important chantier entraînerait des embarras de circulation. Par ailleurs, cette ligne est également interrompue entre la station Belgica et l'arrêt Marguerite Duras.

Ces travaux - et les interruptions qu'ils impliquent - devraient durer jusqu'en août 2026. En attendant la finalisation de ces aménagements, ce sont les habitants des quartiers environnants qui subissent quotidiennement les nuisances, l'absence de solutions de transport satisfaisantes ainsi qu'une forte perturbation de leur mobilité. En effet, dans ces quartiers densément peuplés, la population a plutôt tendance à se déplacer en tram.

De heer Mohamed Ouriaghli (PS) *(in het Frans).*- *Anticiperen mag geen algemeen principe blijven, het moet ook worden vertaald in onmiddellijke actie.*

Het is niet alleen belangrijk dat de dienst wordt hersteld, maar ook dat verstoringen goed worden afgehandeld en reizigers correcte informatie krijgen. Daarom is een grondige evaluatie van de huidige aanpak nodig, zodat het tijdens volgende winterse periodes beter kan.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN

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

betreffende de voortgang van de werken aan tramlijn 51.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- *Sinds 5 augustus 2025 is tramlijn 51 onderbroken ter hoogte van het Sainteletteplein. De werken veroorzaken heel wat hinder in de buurt en zouden nog tot augustus 2026 duren.*

Hoe vorderen de werken? Welke oplossingen zijn er om de onderbreking van tramlijn 51 te compenseren? Is er permanent overleg met de buurtbewoners, de handelaars en de gemeente? Welke maatregelen hebt u genomen om de gevolgen voor de mobiliteit te beperken, vooral tijdens de spits?

Madame la Ministre, quel est l'état d'avancement de ces travaux ?

Quelles solutions avez-vous prévues pour pallier l'interruption de la ligne 51, notamment dans les quartiers les plus densément peuplés ? Contrairement à la situation sur d'autres chantiers, aucun bus ne remplace le tram sur ce tronçon.

Existe-t-il un dispositif de concertation ou d'information continue avec les habitants et les commerçants concernés, voire la commune ?

Enfin, quelles mesures avez-vous prises pour atténuer les répercussions sur la mobilité, en particulier aux heures de pointe ?

¹²⁰⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - La ligne de tram 51 est, selon moi, l'une des plus belles de la capitale. Elle permet de relier entre eux de nombreux quartiers de la ville.

Elle est actuellement interrompue dans le cadre du vaste chantier de réaménagement de la place Saintelette et de ses abords. Ce projet, qui s'étend de la place de l'Yser à l'avenue du Port, vise à mieux organiser l'espace public pour résorber ce nœud complexe, peu agréable et très accidentogène.

Si certaines zones sont déjà achevées, le chantier traverse actuellement une phase complexe, avec un impact et une emprise considérables. Plusieurs intervenants y opèrent simultanément, chacun mobilisant des surfaces importantes : Colas pour Bruxelles Mobilité, Hey/Viabuild pour la construction de la nouvelle passerelle longeant le canal sous le pont, Besix/Equans pour l'adaptation des grilles de ventilation du tunnel Annie Cordy et Taveirne pour la pose des voies de la STIB.

La nouvelle passerelle piétonne située côté nord, installée en septembre en tant qu'élargissement du pont routier, nécessitera encore des travaux de finition. Par ailleurs, le pont lui-même, côté nord, doit encore faire l'objet d'interventions de réhabilitation, à la suite des dégâts causés par l'incendie de 2021.

Les voies de tram, devenues vétustes, ne seront plus implantées au même endroit : elles seront déplacées vers le centre du périmètre, ce qui permettra de dégager un véritable parvis devant le futur musée Kanal-Centre Pompidou et d'aménager des infrastructures cyclables plus confortables.

Les nouvelles voies seront posées avec des dispositifs garantissant le respect des normes en matière de bruit et de vibrations : l'ensemble des voies sera encapsulé afin de protéger les rails et de réduire les vibrations. Un tapis antivibratoire sera, en outre, installé dans certaines zones sensibles, améliorant la situation par rapport à l'état antérieur.

Du point de vue de l'offre de transport, la STIB a mis en avant et renforcé les solutions alternatives structurelles existantes, plutôt que de recourir à des services de substitution spécifiques. Depuis Belgica, les voyageurs disposent de plusieurs options

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - Momenteel is tramlijn 51 onderbroken in het kader van de grootschalige herinrichting van het Sainteletteplein en zijn omgeving. Het doel bestaat erin om dat complexe en onveilige knooppunt beter te organiseren.

Momenteel bevinden de werken zich in een ingewikkelde fase omdat verschillende operatoren er tegelijkertijd aan de slag zijn en elk een groot oppervlak in beslag nemen.

De nieuwe voetgangersbrug aan de noordkant, die in september werd aangelegd, moet nog worden afgewerkt. De hoofdbrug moet aan de noordkant nog worden gerenoveerd als gevolg van de schade door de brand in 2021.

De nieuwe tramsporen zullen op een andere plek aangelegd worden, waardoor er ruimte vrijkomt voor een volwaardig voorplein voor het museum Kanal-Centre Pompidou en comfortabelere fietsinfrastructuur. Ze zullen ook minder geluid en trillingen voortbrengen.

Wat het vervoersaanbod betreft, heeft de MIVB de reeds bestaande alternatieve oplossingen gepromoot en uitgebreid, in plaats van een specifiek vervangingsaanbod uit te werken. Vanaf Belgica hebben reizigers verschillende mogelijkheden om het stadscentrum te bereiken, zoals metrolijn 6 en buslijnen 14 en 46. Die routes, inclusief trajecten zonder trappen, worden in alle informatietools van de MIVB voorgesteld.

pour rejoindre le centre-ville : la ligne de métro 6 permet un accès direct à la gare du Midi, avec des stations équipées d'ascenseurs pour les personnes à mobilité réduite, tandis que la correspondance avec les lignes 1 et 5 s'effectue à Beekkant, via le même quai. Les lignes de bus 14 et 46 offrent, quant à elles, des liaisons directes vers le quartier Nord et le centre-ville. Ces itinéraires sont intégrés dans les outils d'information de la STIB, qui proposent des trajets adaptés, y compris des parcours sans escaliers.

¹²⁰⁷ L'absence de bus de remplacement entre les arrêts Belgica et Marguerite Duras s'explique par plusieurs contraintes. D'une part, la STIB fait le choix de limiter le déploiement de navettes de substitution lorsque d'autres solutions efficaces existent déjà, afin de pouvoir mobiliser ses bus temporaires sur les chantiers où aucune solution n'est disponible. D'autre part, l'emprise considérable du chantier, notamment autour du carrefour Yser/Petite ceinture et dans le quartier des quais, rendrait impossible la mise en place d'un itinéraire de bus fiable et sécurisé, faute de possibilité de faire demi-tour ou de terminus adapté. Enfin, un dispositif d'information continue est en place : les riverains et commerçants sont informés des phases critiques du chantier par dépliants et courriels, et des informations actualisées sont disponibles sur les canaux de Bruxelles Mobilité et de la STIB.

Malgré ces mesures, la durée et la complexité du chantier entraînent inévitablement des nuisances et une perturbation importante de la mobilité locale. Les autorités et la STIB en sont pleinement conscientes et s'efforcent de les limiter autant que possible. Le phasage du chantier a dès lors été conçu pour maintenir au maximum la circulation existante, les feux de signalisation étant adaptés en fonction de l'évolution des travaux. Les livraisons et déplacements liés au chantier sont, dans la mesure du possible, évités aux heures de pointe. Certaines livraisons sont même assurées par voie d'eau.

Je suis consciente que ma réponse ne satisfera pas tous les utilisateurs, car il s'agit d'une ligne structurante. Nous faisons cependant en sorte de rétablir au plus vite la ligne 51, même si je ne peux vous donner d'échéance précise.

¹²⁰⁹ **M. Jamal Ikazban (PS).** - Je ne suis pas tout à fait satisfait par votre réponse. Je vous remercie en tout cas d'admettre l'existence d'un problème lié à l'interruption de la ligne de tram 51.

Il n'est pas dans mes habitudes de faire du sous-localisme. Je vous ai posé cette question parce qu'il s'agit d'une belle ligne de tram, comme vous l'avez dit, mais aussi parce que cette ligne est très utilisée et très populaire dans des quartiers densément peuplés, dont les habitants ont longtemps attendu l'arrivée d'un nouveau tram, adapté aux personnes à mobilité réduite et aux personnes avec poussette.

L'interruption de cette ligne de tram pose de grosses difficultés de rupture de charge à des publics fragilisés comme les personnes âgées, les parents avec poussette et les personnes à mobilité

De MIVB legt haar vervangbussen liever enkel in op plekken waar er geen andere efficiënte oplossing voorhanden is. Door de omvang van de werkzaamheden in de buurt van Saintelette is het overigens onmogelijk om een betrouwbare en veilige busroute in te leggen, onder meer omdat er geen geschikte locatie voor een eindhalte is. Ten slotte worden omwonenden en handelaars via folders en e-mails permanent op de hoogte gehouden van de kritieke fasen van de werken. Actuele informatie is ook steeds beschikbaar via de kanalen van Brussel Mobiliteit en de MIVB.

De autoriteiten en de MIVB beseffen dat de werken desondanks aanzienlijke hinder veroorzaken en ze streven ernaar om die zoveel mogelijk te beperken, bijvoorbeeld door in te spelen op de fasering van de werken en de verkeerslichten aan te passen. We doen er ook alles aan om tramlijn 51 zo snel mogelijk weer volledig in gebruik te nemen.

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans). - Tramlijn 51 wordt erg veel gebruikt, zeker in de dichtbevolkte wijken. De onderbreking daarvan veroorzaakt dan ook veel problemen, vooral bij kwetsbare doelgroepen zoals personen met een beperkte mobiliteit.

Sommige mensen gebruiken hun MIVB-abonnement enkel voor die tramlijn. Kan de MIVB op de een of andere manier tegemoetkomen aan die personen? Ze kan ook meer doen om mensen te informeren die geen gebruikmaken van digitale bronnen.

U had het over de inrichting van het Sainteletteplein, maar mijn vraag ging over het stuk tussen Belgica en het Klein Kasteeltje. Worden ook daar nieuwe sporen aangelegd die minder geluid en trillingen voortbrengen?

réduite, sans qu'aucun bus de remplacement ne soit proposé sur le tronçon entre Belgica et le Petit-Château.

Le côté positif de ces travaux est qu'ils indiquent que la ligne est importante, mais le côté négatif est qu'ils embêtent de nombreuses personnes. Certains habitants m'ont dit qu'ils utilisent leur abonnement STIB exclusivement pour emprunter la ligne 51. La STIB ne pourrait-elle faire un geste pour ces personnes ?

Je suis un grand défenseur de la STIB, mais je pense que celle-ci gagnerait à plus et à mieux communiquer pour atteindre les populations touchées par la fracture numérique, que les dépliants et le site web n'atteignent pas.

Vous avez évoqué l'aménagement de la place Saintelette, tandis que je visais le tronçon entre Belgica et le Petit-Château.

Je ne comprends pas pourquoi cette période de désagréments liés aux travaux n'a pas été mise à profit pour placer des lignes de tram antibruit et antivibration, comme c'est le cas au-delà du rond-point Belgica, sur le tronçon qui traverse la commune de Jette. Quelle en est la raison ? L'installation de ce dispositif est-elle prévue dans le cadre de ce chantier ?

1211 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Normalement, les chantiers de remplacement des rails de tram font l'objet d'un calendrier sur plusieurs années. Ainsi, la STIB sait exactement quelle ligne de tram sera remplacée à quel moment ; elle tient également compte des autres chantiers.

Je vais me renseigner pour ce qui concerne le tronçon dont il est question.

1211 **M. Jamal Ikazban (PS).**- Merci de me transmettre cette information quand vous en disposerez.

- *L'incident est clos.*

1217 **QUESTION ORALE DE MME AMÉLIE PANS**

1217 **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,**

1217 **concernant les 30 années de campagnes BOB.**

1219 **Mme Amélie Pans (MR).**- La nouvelle campagne hivernale « BOB est partout » vient d'être lancée par l'Institut Vias, la police fédérale, Assuralia et les brasseurs belges. Après 30 années de campagnes BOB, les données nationales montrent une évolution significative : les contrôles d'alcoolémie ont été multipliés par six et la proportion de conducteurs positifs a été divisée par cinq. Lors de la dernière campagne, seuls 1,2 % des plus de 600.000 conducteurs contrôlés étaient positifs, contre 6,4 % en 1995.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *Ik zal dat navragen.*

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- *Gelieve die informatie te bezorgen zodra u ze hebt.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AMÉLIE PANS

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

betreffende 30 jaar bobcampagnes.

Mevrouw Amélie Pans (MR) *(in het Frans).*- *Onlangs startte de wintercampagne 'BOB vind je overal'. Na dertig jaar bobcampagnes is het aantal alcoholcontroles in het land verzesvoudigd en is het percentage bestuurders dat positief blaast met 80% gedaald. Ondanks deze mentaliteitswijziging vinden er jaarlijks nog altijd circa 3.770 ongevallen met gewonden plaats, waarbij de bestuurder onder invloed van*

Ces résultats témoignent d'un changement culturel, mais rappellent aussi que l'objectif du « zéro positif » n'est pas encore atteint. Chaque année, près de 3.770 accidents corporels en Belgique impliquent un conducteur sous influence de l'alcool, dont plus de 700 avec des dommages graves. Les enjeux de prévention restent donc considérables. En Région bruxelloise, où la densité urbaine, les modes actifs et les transports publics jouent un rôle clé dans la mobilité, la lutte contre la conduite sous influence constitue un volet essentiel de la sécurité routière.

Comment la Région bruxelloise s'est-elle associée à la campagne BOB 2024-2025 ? Des actions spécifiques ont-elles été prévues au niveau régional, en lien avec Bruxelles Mobilité ou les zones de police bruxelloises ?

Quels moyens la Région consacre-t-elle à la prévention de la conduite sous influence - que ce soit l'alcool ou les drogues -, notamment en matière de sensibilisation, de communication ou de partenariats avec les acteurs nationaux comme Vias ? Disposez-vous de données spécifiquement bruxelloises sur la proportion de conducteurs positifs lors des contrôles récents ? Comment ces chiffres évoluent-ils dans notre Région par rapport aux tendances nationales ?

Dans le cadre du plan d'action régional de sécurité routière, quelles sont les mesures existantes ou prévues pour réduire encore la conduite sous influence à Bruxelles ? Je pense en particulier aux actions ciblées de contrôle ou de prévention, aux campagnes auprès des jeunes conducteurs, à la promotion de solutions alternatives de mobilité nocturne (taxis, transports publics, Noctis, solutions partagées) et aux initiatives en collaboration avec les communes. La Région renforce-t-elle les actions de mobilité nocturne pour encourager les Bruxelloises et Bruxellois à prévoir un retour sans prendre le volant après une soirée ? Bien sûr, la marche est possible aussi, dans certains cas.

1221 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** La lutte contre la conduite sous influence de drogue, d'alcool ou de médicaments est une priorité pour la Région et les zones de police. Malheureusement, même après 30 ans, ce combat reste essentiel.

L'analyse des données d'accidentalité sur la période 2021-2024 montre que 4,1 % des conducteurs bruxellois impliqués dans un accident étaient sous l'influence de l'alcool. Ce taux atteint 8,4 % chez les utilisateurs de trottinettes et il est de 4,3 % chez les automobilistes. La sensibilisation contre la conduite sous influence reste donc nécessaire. Elle est d'ailleurs inscrite dans l'action 24 du plan d'action régional de sécurité routière.

La Région de Bruxelles-Capitale, par l'intermédiaire de Bruxelles Mobilité, déploie une série d'actions structurelles visant à sensibiliser les usagers aux risques. En parallèle de la campagne BOB, Bruxelles Mobilité a choisi la voie de la prévention ciblée dans les lieux de consommation, en offrant aux usagers la possibilité de se tester avant de reprendre la route. L'installation de bornes éthylotests interactives dans différents

alcohol is. De uitdagingen op het vlak van preventie blijven dus aanzienlijk.

Hoe heeft het Brussels Gewest meegewerkt aan de bobcampagne 2024-2025? Liepen er gewestelijke initiatieven in samenwerking met Brussel Mobiliteit of de politiezones?

Hoeveel middelen besteedt het gewest aan de preventie van rijden onder invloed (bewustmaking, communicatie of samenwerkingen met nationale actoren zoals Vias)?

Beschikt u over recente gegevens over het aantal bestuurders die positief testten in Brussel? Hoe evolueren die cijfers in vergelijking met de nationale trends?

Welke maatregelen zijn opgenomen in het Actieplan verkeersveiligheid om rijden onder invloed verder terug te dringen? Zet het gewest meer in op nachtelijke mobiliteitsinitiatieven om de Brusselaar aan te moedigen om na een avondje uit niet zelf te rijden?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De strijd tegen rijden onder invloed van drugs, alcohol of medicijnen blijft een prioriteit voor het gewest en de politiezones. Uit de ongevallencijfers in de periode 2021-2024 blijkt dat 4,1% van de bestuurders die bij een ongeval in Brussel betrokken waren, onder invloed van alcohol was. Bij stepgebruikers liep dat percentage op tot 8,4%, automobilisten volgden met 4,3%.*

In het Actieplan verkeersveiligheid zijn verscheidene bewustmakingsacties opgenomen. Naast medewerking aan de bobcampagne kiest Brussel Mobiliteit voor gerichte preventie aan de hand van interactieve alcoholtesters op plaatsen waar alcohol wordt geconsumeerd. Sinds januari 2024 zijn er al zo'n 65.000 tests uitgevoerd. De resultaten zijn opvallend positief: 59% van de gebruikers die positief testten, koos voor een alternatief voor autorijden. Jongvolwassenen (19-34 jaar) laten zich het vaakst testen en hebben ook de hoogste percentages positieve tests.

Daarnaast verspreidt Brussel Mobiliteit preventieboodschappen op digitale informatiezuilen tijdens evenementen. Voor studenten uit het hoger onderwijs liet het een pedagogische steekkaart

lieux festifs de la capitale (bars, boîtes de nuit, salles de concert, etc.) depuis janvier 2024 a déjà permis de réaliser 65.000 tests.

Les résultats sont marquants : 81 % des utilisateurs avaient consommé de l'alcool ; 54 % dépassaient le seuil légal autorisé ; et 59 % des usagers testés positifs ont opté pour une solution alternative à la conduite. Ces dispositifs permettent de sensibiliser directement les usagers et de modifier leurs comportements avant la prise de risque sur la route.

Les jeunes adultes (19-34 ans) restent les plus nombreux à se faire tester et présentent aussi les taux de positivité les plus élevés. Ces tests permettent aussi aux accompagnants d'objectiver le risque s'ils prennent le volant à la place de quelqu'un d'autre.

Par ailleurs, en 2024, Bruxelles Mobilité a testé des dispositifs de dépistage massif lors d'événements festifs, permettant une sensibilisation active grâce à des messages de prévention diffusés sur les bornes. De plus, une fiche pédagogique sur la consommation des psychotropes et leurs conséquences en matière de sécurité routière a été créée à l'intention des jeunes de l'enseignement secondaire supérieur. Ce thème est également traité régulièrement dans les émissions Kijk Uit de la VRT et Contacts de la RTBF, auxquelles Bruxelles Mobilité collabore activement.

¹²²³ Enfin, une vaste campagne régionale de sensibilisation aux assuétudes - alcool et drogues au volant - devrait être menée en décembre 2026. Lors de l'attribution des subsides aux zones de police de cette année, une attention particulière a été accordée à l'achat de matériel de contrôle, dont les tests de contrôle des consommations illicites.

En matière de solutions alternatives, le service Noctis est actif deux nuits par semaine - le vendredi et le samedi - et propose en moyenne 4.000 voyages par nuit, répartis sur onze lignes. Quant au service Collecto, il est de nouveau actif depuis mai 2023, et nous nous efforçons d'accroître sa visibilité et sa notoriété. Le service peut être utilisé tous les soirs de semaine et le week-end de minuit à 6h. En revanche, les services de mobilité partagée existants ne sont pas considérés comme des solutions valables pour les retours de soirée après consommation.

Le site de la police fédérale présentant les statistiques régionales mentionne le nombre total d'infractions pour la Région bruxelloise et par zone de police. Nous pouvons y lire que 58 % des infractions liées à l'alcool ont été commises par des personnes âgées de 21 à 40 ans, qui est d'ailleurs la catégorie ciblée par Bruxelles Mobilité.

De même, pour les campagnes BOB, nous disposons de chiffres relatifs dont il ressort que la baisse du nombre de conducteurs sous influence de l'alcool s'applique également à Bruxelles, où 2,9 % des tests étaient positifs pendant la campagne BOB de l'été 2021, et 1,7 % pendant la campagne BOB de l'été 2025.

opstellen over de impact van het gebruik van psychotrope middelen op de verkeersveiligheid. Het thema komt ook regelmatig aan bod in Nederlands- en Franstalige tv-programma's waaraan Brussels Mobiliteit meewerkt.

In december 2026 komt er een grootschalige gewestelijke bewustmakingscampagne. Een deel van de gewestsubsidie aan de politiezones gaat naar de aankoop van materiaal waarmee gecontroleerd wordt op het gebruik van illegale middelen.

De Noctisbussen rijden op vrijdag- en zaterdagavond. De taxidienst Collecto is sinds mei 2023 opnieuw elke dag beschikbaar van middernacht tot 6 uur 's ochtends. Het wordt echter afgeraden om na een avondje stappen gebruik te maken van deelmobiliteit.

Op de website van de federale politie staan gewestelijke statistieken waaruit blijkt dat 58% van de alcoholgerelateerde overtredingen wordt begaan door personen tussen 21 en 40 jaar. Uit de bobcampagnes blijkt dan weer dat het percentage dronken bestuurders in het gewest gedaald is van 2,9% in 2021 tot 1,7% in 2025.

1225 **Mme Amélie Pans (MR).**- Dans votre réponse, vous mentionnez des actions très positives, telles que les bornes sur lesquelles les jeunes peuvent se tester. Ce dispositif prête souvent à de l'amusement, mais il permet bel et bien de prendre conscience de son état d'ébriété.

Vous avez également évoqué que 8,4 % des utilisateurs de trottinettes impliqués dans un accident étaient sous influence. Ce taux inclut-il les cyclistes ? Il faudrait sensibiliser les gens à ce problème. On entend parfois que, si on est sous influence d'alcool, il est moins dangereux de prendre un vélo ou une trottinette, ce qui n'est pas vraiment le cas.

En revanche, je suis inquiète de constater que le taux de conduite sous influence est plus élevé à Bruxelles. Cela s'explique peut-être par le fait que la Région est plus densément peuplée. Néanmoins, si, en contrôlant un même nombre de personnes en Wallonie et à Bruxelles, le taux est plus élevé dans notre Région, nous devons réfléchir à une manière de faire baisser ce taux.

Dans les pays nordiques, un taux de 0,0 % est appliqué. J'ai beaucoup de connaissances qui vivent dans ces pays-là. Elles n'imaginent pas boire un seul verre si elles doivent ensuite prendre le volant. Des solutions alternatives existent, comme la marche.

- *L'incident est clos.*

1229 **QUESTION ORALE DE MME AMÉLIE PANS**

1229 **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,**

1229 **concernant les véhicules électriques légers.**

1231 **Mme Amélie Pans (MR).**- La Région a récemment commandé une étude sur les véhicules électriques légers, ou « minivoitures », un segment en plein essor au niveau européen, qui permet d'effectuer des trajets généralement courts et faiblement chargés. En outre, ces petits véhicules utilitaires légers nous protègent de la pluie.

Ces véhicules électriques compacts, proposés à un prix relativement abordable, pourraient contribuer à une utilisation plus efficace de l'espace public, favoriser la baisse de la consommation énergétique et offrir une solution alternative aux personnes âgées et aux citoyens réticents à l'idée de se déplacer à vélo dans la circulation en milieu urbain.

Malgré ce potentiel, plusieurs obstacles subsistent : déficit de points de recharge accessibles aux particuliers, absence d'incitants fiscaux régionaux, image encore dégradée de ces véhicules, et plusieurs questions liées à la sécurité, même si les risques d'accident grave restent faibles en zone 30.

Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans).- *De interactieve alcholtesters leiden tot goede resultaten.*

U zei dat 8,4% van de stepgebruikers die bij een ongeval betrokken waren, dronken was. Vallen fietsers ook onder dat percentage?

Het is zorgwekkend dat er in Brussel meer onder invloed wordt gereden dan elders. We moeten daar iets aan doen. Laten we niet vergeten dat in sommige landen een wettelijk alcoholpromillage van 0,0% geldt. Er zijn voldoende alternatieven, zoals zich te voet verplaatsen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AMÉLIE PANS

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

betreffende lichte elektrische voertuigen.

Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans).- *Onlangs bestelde het gewest een studie over lichte elektrische voertuigen, die sterk in opmars zijn in Europa.*

Het gaat om compacte voertuigen die gebruikt worden voor korte ritten. Ze zijn goedkoop en kunnen bijdragen tot een efficiënter gebruik van de openbare ruimte. Bovendien verbruiken ze minder energie en kunnen ze de mobiliteit verbeteren van bejaarden of mensen die niet graag fietsen. Er zijn echter ook hinderpalen: te weinig oplaadpunten, geen fiscale stimuli, het slechte imago van die voertuigen en onzekerheid over de veiligheid.

Wat zijn de voornaamste conclusies en aanbevelingen van de studie van Brussel Mobiliteit? Hoe werkt het gewest de hinderpalen weg? Hebt u actuele gegevens over de veiligheid van de voertuigen? De Europese Commissie wil voor lichte elektrische voertuigen een aparte voertuigcategorie creëren met

Quelles sont les principales conclusions de l'étude réalisée par Bruxelles Mobilité concernant le potentiel de ces véhicules dans la Région, et quelles recommandations prioritaires ressortent-elles en vue de leur éventuel déploiement ?

Comment la Région lève-t-elle les obstacles concrets à leur adoption, notamment pour ce qui concerne l'accès aux bornes de recharge pour les ménages sans garage, ainsi que l'absence d'incitants régionaux ou d'intégration dans les dispositifs existants, tels que les primes, les flottes publiques ou le pack mobilité ?

Disposez-vous de données actualisées sur la sécurité de ces véhicules dans le contexte urbain bruxellois ? Le cas échéant, quelles actions le gouvernement étudie-t-il pour accompagner un usage sûr et harmonisé de ces véhicules ?

Enfin, la Commission européenne envisagerait la création d'une nouvelle catégorie de véhicules électriques légers, assortie d'un cadre réglementaire assoupli. Quelles démarches la Région engage-t-elle pour se préparer à ces évolutions et anticiper leurs répercussions sur le marché bruxellois ?

1233 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Je vous remercie pour l'intérêt porté à l'étude sur le potentiel des véhicules légers intermédiaires (vélis), réalisée en interne par le service de planification de Bruxelles Mobilité. Le rapport de l'étude et son résumé sont disponibles sur le site de Bruxelles Mobilité.

Il sera indispensable d'électrifier une partie des véhicules circulant à Bruxelles, avant tout pour améliorer la qualité de l'air. Toutefois, une électrification à l'identique du parc actuel ne résoudrait ni la congestion, ni l'usage excessif de l'espace, ni les coûts externes élevés liés à la voiture particulière. Le plan régional de mobilité privilégie dès lors la marche, le vélo, les transports publics et la mobilité partagée.

Cependant, la voiture reste parfois la solution la plus efficace : quand les distances sont trop longues pour être faites à pied ou à vélo ; quand le déplacement est effectué à une heure ou entre des lieux où les transports publics n'offrent pas un service suffisant, voire sont absents ; pour les personnes qui ne sont pas en capacité physique de se déplacer activement... Mais les voitures sont alors souvent largement surdimensionnées, ce qui génère des coûts pour l'usager et pour la collectivité.

Dans ces cas-là, les vélis constituent une solution alternative efficace aux conséquences moins négatives. Classe émergente entre vélo et voiture, les vélis présentent de nets avantages par rapport à d'autres véhicules motorisés : consommation énergétique très faible, batteries 10 à 40 fois plus petites, coût d'usage inférieur à un euro aux 100 km et émissions sur l'ensemble du cycle de vie jusqu'à quatre fois inférieures à celles d'une voiture citadine électrique. Leur faible masse réduit également l'abrasion pneus-freins-chaussée, améliore la sécurité en cas de collision et limite l'occupation de l'espace public.

soepelere regels. Hoe bereidt het Brussels Gewest zich daarop voor?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - De studie is beschikbaar op de site van Brussel Mobiliteit.

Voor een betere luchtkwaliteit is het noodzakelijk dat een deel van de voertuigen in Brussel elektrisch rijdt, maar als auto's een-op-een vervangen worden door gelijkaardige elektrische auto's, verandert er niets aan de files, de ruimte die auto's innemen en de hoge kostprijs van een wagen. Voor sommige ritten blijft de auto wel de ideale oplossing, maar over het algemeen zijn auto's veel te groot.

Lichte elektrische voertuigen kunnen een interessant alternatief vormen. Ze zijn een opkomende klasse van voertuigen, tussen de auto en de fiets in, met tal van voordelen: een laag energieverbruik, lage gebruikskosten en een uitstoot die tot vier keer lager is dan die van een stadswagen. Ze nemen ook minder plaats in en zijn behoorlijk veilig.

Brussel Mobiliteit integreert deze voertuigen in zijn programma's, maar met een regering in lopende zaken kan het geen specifiek programma starten. Sinds 2025 zijn overheden verplicht om wagens zonder CO₂-uitstoot aan te kopen. Brussel Mobiliteit moedigt hun gebruik aan en begeleidt tests in samenwerking met de gemeenten. Daaruit blijkt dat lichte elektrische voertuigen erg flexibel zijn.

Omdat er in de Wegcode geen aparte categorie voor deze voertuigen bestaat, zijn er geen gegevens beschikbaar in verband met de veiligheid. Brussel Mobiliteit steunt daarom de invoering van zo'n categorie, maar dat is een federale aangelegenheid.

Dans le cadre des affaires courantes, Bruxelles Mobilité intègre les vélos dans les actions en cours, mais elle ne peut pas lancer de programme spécifique. Plusieurs recommandations relèvent du niveau fédéral ou européen (classification, budget mobilité). L'arrêté sur l'exemplarité des pouvoirs publics impose déjà l'achat de véhicules zéro émission directe dès 2025. Bruxelles Mobilité encourage, par ailleurs, leur usage grâce à des outils existants et accompagne des tests pilotes menés en collaboration avec des communes. Les vélos se rechargent facilement, parfois au moyen d'une batterie amovible, ce qui accroît leur flexibilité.

L'absence de catégorie dédiée dans le Code de la route limite les données de sécurité disponibles. Bruxelles Mobilité soutient donc une adaptation du cadre réglementaire et poursuit la sécurisation de l'infrastructure, tandis que la généralisation de la ville 30 contribue déjà à protéger l'ensemble des usagers. Les enjeux liés à un changement de catégorie ont été identifiés et transmis aux autorités fédérales. N'ayant pas été sollicités concernant le futur cadre européen, nous ne pouvons pas, à ce stade, nous y préparer davantage.

1235 **Mme Amélie Pans (MR).**- Les véhicules électriques légers peuvent être une partie de la solution. Certes, comme vous l'avez dit, si l'on remplace une voiture thermique par une voiture électrique, le problème de congestion restera identique ; nous gagnerons toutefois en qualité de vie, principalement en ce qui concerne le bruit et la pollution.

Pour ce qui est de la congestion, le bon sens reste de mise. En tant que libérale, je pense que chacun doit pouvoir choisir son moyen de transport, ce qui n'empêche pas d'attendre du citoyen qu'il pose ses choix en conscience. Pourquoi, par exemple, aller chercher son pain en voiture alors qu'on pourrait y aller à pied ou à vélo ?

Je pense que la solution proposée peut rencontrer son public, et pas seulement parmi les jeunes. En effet, les seniors ont souvent peur de conduire dans cette jungle qu'est devenue la ville. Quand on a obtenu son permis dans les années 1960, que l'on se retrouve avec, à sa droite, trois trottinettes et, à sa gauche, deux vélos, et que ces usagers ne sont pas tous conscients du Code de la route, la conduite en ville devient très compliquée. On comprend dès lors que les personnes âgées n'aient pas très envie de rouler à vélo. Les véhicules électriques légers pourraient constituer une solution.

1235 **M. le président.**- Inutile de préciser que Mme Pans est une fervente utilisatrice du vélo. Je comprends donc qu'elle défende la liberté, mais aussi la possibilité pour chacun de faire ses choix en toute conscience.

- *L'incident est clos.*

1241 **QUESTION ORALE DE MME AMÉLIE PANS**

Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans).- *Als liberaal vind ik dat iedereen zijn eigen vervoermiddel moet kunnen kiezen, maar lichte elektrische voertuigen kunnen een deel van de oplossing vormen. Onder jongeren is er een publiek voor, maar ook bejaarden kunnen er hun voordeel mee doen. Zij zijn er meestal niet zo happig op om te fietsen in de verkeersjungle van de stad.*

De voorzitter.- Ik begrijp dat mevrouw Pans de keuzevrijheid verdedigt. Zij is zelf een fervente fietser.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AMÉLIE PANS

1241 **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,**

1241 **concernant les dysfonctionnements lors de la grève de trois jours à la STIB.**

1243 **Mme Amélie Pans (MR).**- Il nous a été rapporté que, durant la récente grève de trois jours au sein de la STIB, des dysfonctionnements importants auraient eu lieu dans la gestion du personnel.

Plusieurs témoignages indiquent que certains membres du personnel auraient pointé et auraient donc été rémunérés, alors qu'ils ne prestaient aucune activité effective, sans pour autant se déclarer officiellement en grève. Selon ces retours, cette situation serait inédite : lors des précédents mouvements sociaux, les règles de présence étaient appliquées de manière stricte et cohérente, et les agents choisissaient clairement entre faire grève ou travailler, sans possibilité de « profiter » du système.

De tels agissements, s'ils sont avérés, posent des questions quant à la gestion interne des contrôles de présence, au respect des règles de rémunération en période de grève et, plus largement, à la bonne gouvernance de la STIB, entreprise publique régionale financée par les contribuables bruxellois.

Avez-vous été informée officiellement ou officieusement de tels dysfonctionnements lors de la grève ?

Quel est le cadre légal et réglementaire appliqué par la STIB pour distinguer les agents en service, en absence justifiée ou participant au mouvement de grève ?

Quelles procédures de contrôle de présence sont normalement en vigueur, et ont-elles été adaptées ou modifiées durant ce mouvement social ?

Une enquête interne a-t-elle été ouverte afin de vérifier si certains agents ont perçu indûment une rémunération alors qu'ils ne travaillaient pas ?

Quelles mesures la STIB met-elle en place pour garantir qu'un tel dysfonctionnement, s'il est avéré, ne puisse se reproduire lors de futurs mouvements de grève ?

Enfin, la Région renforce-t-elle son suivi de la gouvernance interne de la STIB afin d'assurer une utilisation rigoureuse et transparente des fonds publics ?

1245 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il convient, en préambule, de rappeler que la STIB est une entreprise publique autonome, dotée de ses propres organes de gestion et de gouvernance. Les questions relatives à la gestion opérationnelle du personnel relèvent donc de son management et de son conseil

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

betreffende de disfuncties tijdens de driedaagse staking bij de MIVB.

Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans).- Volgens meerdere getuigen hebben sommige personeelsleden hun prikklok geactiveerd tijdens de recente driedaagse staking bij de MIVB, terwijl ze eigenlijk niet werkten. Ze ontvingen bijgevolg hun gewone loon. Dat is ongezien.

Bent u op de hoogte gebracht van dergelijke misstanden?

Welk reglementair kader hanteert de MIVB om een onderscheid te maken tussen personeelsleden die aan het werk zijn, gerechtvaardigd afwezig zijn of deelnemen aan een staking? Welke procedures voor aanwezigheidscontrole gelden er normaal gezien en werden die gewijzigd tijdens die sociale actie? Werd er intern onderzocht of bepaalde personeelsleden ten onrechte hun loon hebben ontvangen?

Hoe garandeert de MIVB dat zulke misstanden zich niet opnieuw voordoen? Zal het gewest zijn toezicht op het interne bestuur van de MIVB aanscherpen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De MIVB is een autonoom overheidsbedrijf. Bijgevolg zijn de raad van bestuur en het management verantwoordelijk voor het operationele personeelsbeheer.*

Anders dan gebruikelijk werden er bij deze staking blokkades opgeworpen waardoor de voertuigen de remises niet konden

d'administration, dans le respect du cadre légal et réglementaire en vigueur.

Le droit de grève est un droit fondamental reconnu à tout travailleur, mais qui a un impact important sur la ville au quotidien lorsqu'il concerne la STIB. Dans ce cadre, certains membres du personnel de la STIB ont souhaité exercer ce droit, à l'instar de beaucoup d'autres travailleurs dans différents secteurs d'activité. La STIB a noté un recours à des piquets de grève - pratique non habituelle dans l'entreprise - empêchant tout véhicule de sortir des dépôts, ainsi que des blocages de lignes, notamment au carrefour Stalle.

Certains chauffeurs et conducteurs non grévistes, présents en temps et en heure sur leur lieu de travail, n'ont dès lors pas été matériellement en mesure de prendre leur service. Dans un tel contexte, ces personnes n'avaient pas à être sanctionnées d'un point de vue salarial.

Les collaborateurs de la STIB doivent pointer quand ils arrivent sur leur lieu de travail ou imprimer leur feuille de route en début de service. Si l'une de ces deux actions n'est pas réalisée, l'agent n'est pas considéré comme présent et n'est donc pas rémunéré. Cette règle s'applique également lors des mouvements sociaux. La hiérarchie est toujours présente sur place afin de vérifier quels agents sont présents ou non et d'attester, le cas échéant, leur impossibilité objective d'effectuer leur service en raison de circonstances indépendantes de leur volonté.

Je n'ai reçu de la STIB aucun élément permettant d'établir que des agents auraient indûment perçu une rémunération en dehors du cadre réglementaire applicable, ce qui aurait d'ailleurs été intolérable. Certains collaborateurs ont cependant voulu aller travailler, mais en ont été empêchés en raison de la présence de piquets.

¹²⁴⁷ **Mme Amélie Pans (MR).** - Je vous comprends bien lorsque vous dites que la STIB est une entreprise publique autonome, mais je pense sincèrement que c'est un problème, comme on peut le voir dans plusieurs dossiers. Personne n'est en mesure de demander des comptes clairs à la STIB. Lors des auditions réalisées dans le cadre de la commission spéciale consacrée au projet de métro 3, un ancien ministre-président a même déclaré que la STIB était un État dans l'État. Cela ne va pas !

Vous affirmez que les piquets de grève sont inhabituels à la STIB, mais les parties prenantes que nous avons vues nous disent qu'ils sont bel et bien habituels devant les dépôts en cas de grève, afin de ne pas laisser sortir le personnel qui veut travailler.

Comme vous l'avez dit, il faut respecter le droit de grève. Mais il faut aussi respecter les gens qui veulent travailler. Il semble que par le passé, le management se rendait sur les piquets de grève et demandait de laisser sortir des chauffeurs. Aujourd'hui, ce n'est plus le cas.

De ce fait, les chauffeurs n'ont pas pu sortir et les gens qui voulaient travailler ont pointé, mais n'ont pas pu travailler. Ils ont

uitrijden. Sommige lijnen werden ook op de weg geblokkeerd. Daardoor konden sommige bestuurders hun taken niet uitvoeren, terwijl ze wel tijdig aanwezig waren op het werk en niet wensten te staken. Zij hebben recht op hun volledige loon.

Elke MIVB-medewerker moet bij aankomst op de werkplek zijn prikklok activeren of zijn dienstblad afdrukken. Doet hij dat niet, dan wordt de medewerker niet als aanwezig beschouwd en dus niet betaald. Die regel geldt ook tijdens sociale acties. De hiërarchie controleert ter plaatse welke medewerkers aanwezig zijn en of zij al dan niet in staat zijn om hun dienst te verrichten.

Ik heb van de MIVB geen enkel element ontvangen waaruit blijkt dat medewerkers ten onrechte hun loon zouden hebben ontvangen.

Mevrouw Amélie Pans (MR) *(in het Frans).* - Uit meerdere dossiers blijkt dat het toezicht op de MIVB tekortschiet.

Volgens mijn informatie worden er wel vaker blokkades opgeworpen bij stakingen, in tegenstelling tot wat u zegt.

Het stakingsrecht moet gerespecteerd worden, maar ook mensen die wel willen werken, verdienen respect. Naar verluidt kwam het management vroeger vragen om werkwillige bestuurders door te laten, maar doet het dat nu niet meer.

Als u niet bevoegd bent om orde op zaken te stellen bij de MIVB, wie dan wel? Het gaat tenslotte om een overheidsdienst.

Het management moet ervoor zorgen dat personeelsleden die willen werken tijdens stakingen, dat in goede omstandigheden kunnen doen. Het is onaanvaardbaar dat belastinggeld gebruikt wordt om mensen te betalen die hun werk niet kunnen doen.

- Het incident is gesloten.

donc été payés à ne rien faire. Je ne leur en veux pas, parce qu'ils souhaitaient travailler.

La STIB est une entreprise publique autonome et, à vous entendre, vous ne pouvez dès lors pas faire grand-chose. Mais alors, qui peut contraindre la STIB à faire les choses convenablement ? C'est un service public. Malgré les grèves, il faut que les jeunes puissent se rendre à leurs examens en prenant les transports en commun. Si des chauffeurs sont conscients de ce problème et veulent travailler, il faut les laisser travailler.

Le management doit faire en sorte que les travailleurs qui veulent travailler puissent le faire dans de bonnes conditions. Le contribuable n'a pas à payer des gens qui sont en train de boire un café parce qu'ils ne peuvent pas travailler. Cette situation est inacceptable moralement, mais aussi budgétairement. De l'argent du contribuable a été utilisé pour payer des personnes qui n'ont pas pu faire leur travail.

- *L'incident est clos.*

(Mme Amélie Pans, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

QUESTION ORALE DE M. GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE

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'usage de l'intelligence artificielle dans les chantiers publics.

M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).- Nous avons déjà évoqué partiellement les chantiers publics dans l'échange de ce matin sur l'intégration de l'intelligence artificielle (IA) dans la gestion de la mobilité. Ceux-ci constituent un élément majeur de la mobilité bruxelloise.

Les chantiers publics sont le pivot de l'entretien et de l'amélioration des infrastructures régionales. Néanmoins, à Bruxelles, leur multiplication et leur mauvaise coordination alimentent depuis des années une exaspération bien compréhensible des usagers, riverains, commerçants et autorités communales.

Embouteillages, bruit, retards, manque d'information, absence de coordination entre les administrations ou les entreprises : les critiques sont nombreuses, récurrentes et parfois légitimes. L'IA pourrait toutefois révolutionner la gestion des chantiers, la rendre plus proactive et mieux la faire accepter par la population.

Voici quelques solutions qui existent déjà et qui sont utilisées dans d'autres capitales :

(Mevrouw Amélie Pans, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GEOFFROY COOMANS DE BRACHÈNE

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

betreffende het gebruik van artificiële intelligentie voor openbare werken.

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) *(in het Frans).*- *In Brussel zijn er steeds meer openbare werven die slecht worden gecoördineerd, tot grote ergernis van weggebruikers, buurtbewoners, handelaars en gemeentebesturen.*

Artificiële intelligentie (AI) zou een oplossing kunnen bieden. In andere steden wordt AI al gebruikt om werven te plannen naargelang van verkeersstromen of evenementen, verträgen te voorspellen en de tijdschema's aan te passen, driedimensionale modellen te creëren, de klachten van burgers en de antwoorden daarop vlotter te verwerken, de logistiek te verbeteren, camerabewaking te automatiseren en alle belanghebbenden een overzicht van de werven te bieden in real time.

- utilisation de l'IA pour planifier dynamiquement les chantiers selon les flux de trafic, les événements locaux ou la saisonnalité ;
- outils prédictifs pour recenser les retards probables et adapter les calendriers en temps réel. Ceux-ci auraient été très utiles dans le cadre du chantier de la ligne de métro 3 ;
- intégration de l'IA dans les systèmes de modélisation tridimensionnelle des bâtiments et infrastructures afin de simuler les interférences entre chantiers ;
- algorithmes permettant de minimiser les nuisances cumulées dans une zone donnée ;
- utilisation de l'IA pour analyser les plaintes citoyennes, géolocaliser les désagréments et hiérarchiser les réponses. L'outil Fix My Street pourrait, par exemple, être optimisé grâce à l'IA ;
- outils d'optimisation de la logistique des chantiers - livraisons, accès, emprise au sol, déviation ;
- surveillance automatisée par capteurs ou caméras pour détecter les anomalies ou le non-respect des consignes ;
- tableau de bord intelligent pour permettre aux citoyens, entreprises et administrations une vision en temps réel des travaux, de leurs phases et de leurs répercussions.

Tous ces outils qui existent déjà pourraient être mis en œuvre immédiatement.

¹²⁵⁷ Dans ce contexte, il semble pertinent de dresser un état des lieux des pratiques actuelles, mais aussi de s'interroger sur les ambitions de la Région en matière de transformation numérique des chantiers publics grâce à l'IA.

La Région utilise-t-elle actuellement des outils d'IA dans la planification, la coordination ou l'exécution de ses chantiers publics ? Si oui, quels sont ces outils et dans quel cadre sont-ils utilisés ?

La modélisation des informations de la construction est-elle combinée à des technologies d'IA pour prévoir les interférences ou les conflits entre chantiers ? Dans combien de projets ce type de combinaison est-il déjà intégré ?

Existe-t-il une base de données unique, interopérable et ouverte des chantiers programmés, en cours ou terminés, sur laquelle pourraient s'appuyer des solutions d'IA ?

Des projets pilotes ont-ils été menés pour tester l'analyse prédictive des retards, la coordination automatisée entre opérateurs ou la simulation d'impacts sur la mobilité ou la qualité de l'air ?

Maakt het gewest gebruik van AI bij de planning, coördinatie en uitvoering van openbare werken? Bestaat er een database van geplande of afgeronde werven waarop AI-systemen zich kunnen baseren? Lopen er proefprojecten voor het voorspellen van vertragingen, geautomatiseerde coördinatie of de simulatie van de impact op de mobiliteit of de luchtkwaliteit?

Welke rol speelt Paradigm bij het ontwikkelen van AI-tools die gericht zijn op werven? Wordt er samengewerkt met universiteiten, start-ups of gespecialiseerde ondernemingen?

Heeft het gewest al criteria inzake AI opgenomen in openbare aanbestedingen voor de coördinatie van openbare werken? Werkt u aan een gewestelijke strategie die AI, mobiliteit, leefmilieu en openbare werken combineert?

Hoe kunnen burgers dynamische informatie krijgen over de werven? Wordt AI geïntegreerd in de site osiris.brussels?

Quel est le rôle de Paradigm ou de la stratégie bruxelloise pour une ville intelligente (Brussels Smart City) dans le développement des outils liés à l'IA et aux chantiers ?

Quelles collaborations avec des universités, des start-up ou des entreprises spécialisées ont été mises en place pour concevoir ou tester de tels systèmes ?

La Région a-t-elle intégré des critères liés à l'innovation ou à l'IA dans ses marchés publics concernant des chantiers ou leur coordination ?

Comment les citoyens peuvent-ils aujourd'hui bénéficier d'une information fluide et intelligente au sujet des chantiers ? Une refonte du site osiris.brussels intégrant l'IA a-t-elle été étudiée ?

Enfin, une stratégie régionale combinant IA, mobilité, environnement et chantiers est-elle en cours d'élaboration ?

1259 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je renvoie également aux éléments de réponse que j'ai apportés à votre demande d'explications de ce jour sur l'intégration de l'intelligence (IA) artificielle dans la mobilité.

Bruxelles Mobilité et la commission de coordination des chantiers ont pour mission d'optimiser la planification des chantiers dans l'intérêt collectif, dans un contexte de besoins croissants en infrastructures - fibre optique, énergie, logistique, etc. - et de transformation de l'espace public en faveur de la qualité de vie et d'une mobilité durable.

Cette mission comporte des contraintes importantes, qui rendent la gestion des chantiers complexe et impliquent de concilier des exigences antagonistes : limiter les nuisances pour les usagers et les riverains, tout en réalisant des travaux essentiels impliquant des fermetures et des interventions lourdes, dans un cadre de contraintes économiques et humaines.

Les comparaisons menées avec d'autres grandes villes européennes ont confirmé que la structure bruxelloise de coordination est conforme aux meilleures pratiques, ce qui n'exclut pas que des améliorations sont nécessaires.

Des évolutions sont en cours : outils innovants intégrant l'IA, projet de modification de l'ordonnance « Chantiers », simplification des procédures et communication accrue avec les acteurs locaux.

Concernant le rôle de Paradigm, je vous invite à interroger le ministre Clerfayt.

Les citoyens peuvent consulter une information actualisée sur les perturbations liées aux chantiers en cours et futurs sur le site osiris.brussels. Bruxelles Mobilité communique également sur les chantiers via le portail régional mobilite.brussels, développé par Paradigm dans le cadre de la stratégie web régionale.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Ik heb al enkele elementen van antwoord gegeven naar aanleiding van uw vraag over de integratie van artificiële intelligentie (AI) in de mobiliteit.*

Brussel Mobiliteit en de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen hebben de opdracht de openbare werken optimaal te coördineren. De overlast voor omwonenden en weggebruikers moet zoveel mogelijk beperkt worden, maar heel wat werken zijn broodnodig. Bovendien zijn de middelen beperkt.

De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen doet het in vergelijking met andere Europese steden niet slecht, maar er is altijd ruimte voor verbetering. Wij ontwikkelen AI-tools, bereiden een ordonnantie voor, vereenvoudigen de procedures en intensifiëren het overleg met de gemeenten.

Over de rol van Paradigm kunt u het best minister Clerfayt ondervragen.

Actuele informatie over werven en de overlast die ze veroorzaken, vinden burgers op de site osiris.brussels.

Brussel Mobiliteit werkt met heel wat universiteiten, onderzoekscentra, start-ups en technologische ondernemingen samen om AI te integreren in het mobiliteitsbeleid. Brussel Mobiliteit ontwikkelt een strategie rond AI, mobiliteit en openbare werken. Twee AI-projecten genieten overigens steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling.

Bruxelles Mobilité a développé un large réseau de collaborations avec des universités, ainsi qu'avec des grands centres de recherche, des start-up et des entreprises technologiques, afin d'intégrer progressivement l'IA dans la gestion de la mobilité bruxelloise. Pour le détail, les exemples et le potentiel futur, je vous renvoie à ma précédente réponse.

Le service « Exploitation et Transport » de Bruxelles Mobilité a bien réfléchi et travaillé à une stratégie combinant l'IA, la mobilité et les chantiers. Deux de nos projets intégrant l'IA bénéficient du Fonds européen de développement régional et sont en cours de développement.

1261 **M. Geoffroy Coomans de Brachène (MR).**- Vos réponses me laissent sur ma faim. Alors que mes questions étaient assez précises, je n'ai reçu que des réponses très générales. Vous n'avez certainement pas demandé à l'IA de vous aider à formuler votre propos qui est d'une extrême généralité. Je le déplore. Si, au sein de votre cabinet, personne ne s'est donné la peine d'effectuer une recherche à ce sujet, cela témoigne avant tout d'une absence de volonté d'avancer sur la thématique.

Vous parlez d'optimisation de chantiers et de thématiques complexes, mais ce n'est pas nouveau. Vous enfoncez des portes ouvertes. J'ai d'ailleurs commencé mon intervention en rappelant que les chantiers sont indispensables pour entretenir et améliorer les infrastructures. Mais j'espérais qu'en prenant des cas concrets, vous auriez à cœur de me répondre avec des éléments concrets.

Comme je le craignais, il n'y a donc pas de réelles avancées. Et ce statu quo a un impact au quotidien sur des centaines de milliers de Bruxellois. La mobilité concerne tous les Bruxellois et tous les navetteurs. Qu'on parcoure Bruxelles en voiture, en transports en commun, à vélo ou à pied, nous sommes tous concernés par la mobilité. Non pour le plaisir de passer d'un point A à un point B - car la mobilité n'est pas une fin en soi - mais comme moyen de réaliser nos activités quotidiennes. Or, les chantiers ont un énorme impact sur cette mobilité.

Avez-vous envie, Madame la Ministre, de réduire au maximum l'impact de ces chantiers sur la mobilité ?

La semaine dernière, dans le cadre de la commission des Affaires économiques et de l'Emploi, nous avons visité le FARI, cet institut bruxellois qui dépend de l'ULB et de la VUB et qui travaille sur l'IA. Vous nous dites que d'autres partenariats sont en cours. Lors de notre visite, les responsables rencontrés se sont dits consternés. Ils nous ont rapporté plusieurs cas concrets concernant la mobilité pour lesquels ils se révélaient incapables d'aider la Région bruxelloise. Ils proposent concrètement des solutions à la Région et celle-ci, finalement, choisit de travailler avec d'autres acteurs. Ils ont l'impression de perdre beaucoup de temps, d'énergie et d'argent pour un résultat nul.

Des outils existent en Région bruxelloise. Il est de notre devoir de les utiliser ! Il y a urgence, car cela concerne notre mobilité. Or, être à l'arrêt a un coût financier et environnemental. Je vous

De heer Geoffroy Coomans de Brachène (MR) (in het Frans).- *U geeft heel algemene antwoorden en trapt vooral open deuren in. Blijkbaar zijn u en uw kabinet niet echt geïnteresseerd en is er nauwelijks vooruitgang te melden.*

Die stilstand heeft een grote impact op het dagelijks leven van veel Brusselaars en pendelaars. Mobiliteit is immers iets dat iedereen aangaat. Wilt u echt de impact van werven op de mobiliteit zoveel mogelijk beperken?

Vorige week bezochten de leden van de commissie Economische Zaken het instituut FARI, dat afhangt van de ULB en de VUB en gespecialiseerd is in AI. We kregen er te horen dat het heel wat mobiliteitsoplossingen kan aanbieden, maar dat het gewest als puntje bij paaltje komt steevast voor andere partners kiest. Daarmee verliezen we veel tijd en energie. Als er oplossingen bestaan, is het onze plicht om ze te gebruiken!

- Het incident is gesloten.

exhorte à travailler sur le sujet au cours des prochains mois et des prochaines années.

- *L'incident est clos.*