



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

Commission de la Mobilité,

**chargée des Travaux publics,
du Transport et de la
Sécurité routière**

**RÉUNION DU
MARDI 21 AVRIL 2026**

SESSION 2025-2026

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

Commissie voor de Mobiliteit,

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

**VERGADERING VAN
DINSDAG 21 APRIL 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 M. Jan Busselen 7

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

concernant la fermeture imminente de Cyclo.

Question orale de Mme Amélie Pans 8

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

concernant les bus autonomes.

Question orale de Mme Amélie Pans 11

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

concernant l'opportunité de développer un agent conversationnel basé sur l'IA au sein de la STIB.

Question orale de Mme Amélie Pans 12

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

concernant la sécurité des conducteurs en formation à la STIB.

Question orale de Mme Sofia Bennani 14

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

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Jan Busselen 7

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de dreigende sluiting van Cyclo.

Mondelinge vraag van mevrouw Amélie Pans 8

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende zelfrijdende bussen.

Mondelinge vraag van mevrouw Amélie Pans 11

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de mogelijkheid om binnen de MIVB een op AI gebaseerde chatbot te ontwikkelen.

Mondelinge vraag van mevrouw Amélie Pans 12

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de veiligheid van bestuurders in opleiding bij de MIVB.

Mondelinge vraag van mevrouw Sofia Bennani 14

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

publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,

concernant les dispositifs de « lieux refuge » autour des stations du métro bruxellois.

Question orale de M. Fouad Ahidar 17

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

concernant l'organisation des examens de conduite à Bruxelles et le fonctionnement du centre d'examen ACT.

Question orale de M. Alain Deneef 20

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

et à Mme Audrey Henry, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de la Propreté publique et de l'Énergie,

concernant l'état d'avancement du projet de réaménagement du boulevard de Waterloo.

Question orale de Mme Sofia Bennani 22

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

concernant le chantier de réaménagement de la barrière de Saint-Gilles et son impact sur la mobilité.

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 25

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

bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de 'safe places' rond Brusselse metrostations.

Mondelinge vraag van de heer Fouad Ahidar 17

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de organisatie van rijexamens in Brussel en de werking van het examencentrum ACT.

Mondelinge vraag van de heer Alain Deneef 20

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

en aan mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Openbare Netheid en Energie,

betreffende de voortgang van het heraanlegproject voor de Waterloolaan.

Mondelinge vraag van mevrouw Sofia Bennani 22

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de herinrichtingswerken aan de Bareel van Sint-Gillis en de gevolgen voor de mobiliteit.

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 25

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

Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,		bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,	
concernant le bilan de la nouvelle signalisation CBTC de la STIB.		betreffende de balans van de nieuwe CBTC-signalisatie van de MIVB.	
Question orale de Mme Aurélie Czekalski	27	Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	27
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,	
et à Mme Ans Persoons, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Environnement, du Climat, de la Rénovation urbaine, du Patrimoine et de l'Image de Bruxelles,		en aan mevrouw Ans Persoons, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Leefmilieu, Klimaat, Stadsvernieuwing, Erfgoed en het Imago van Brussel,	
concernant l'impact des effondrements de voirie sur le réseau de la STIB.		betreffende de gevolgen van wegverzakkingen voor het MIVB-netwerk.	
Question orale de Mme Aurélie Czekalski	30	Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	30
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,	
concernant la sécurité et la gestion des tunnels bruxellois face aux véhicules hors gabarit.		betreffende de veiligheid en het beheer van de Brusselse tunnels bij incidenten met buitenmaatse voertuigen.	
Question orale de Mme Aurélie Czekalski	32	Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	32
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,	
concernant la mise en circulation de nouveaux bus électriques par la STIB.		betreffende de ingebruikname van nieuwe elektrische bussen door de MIVB.	
Question orale de M. Sadik Köksal	35	Mondelinge vraag van de heer Sadik Köksal	35
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-		aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,	

Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,

concernant la congestion routière à Bruxelles.

Question orale de M. Sadik Köksal 37

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

concernant la fermeture du carrefour Picard-Jubilé.

Question orale de Mme Amélie Pans 40

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

concernant la fermeture de trois stations de métro sur ordre de police le 18 janvier 2026.

bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende verkeersopstoppen in Brussel.

Mondelinge vraag van de heer Sadik Köksal 37

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de afsluiting van het kruispunt van de Picardstraat met de Jubelfeestlaan.

Mondelinge vraag van mevrouw Amélie Pans 40

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de sluiting van drie metrostations op politiebevel op 18 januari 2026.

1103 Présidence : M. Alain Maron, deuxième vice-président.

1105 **QUESTION ORALE DE M. JAN BUSSELEN**

1105 à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,

1105 concernant la fermeture imminente de Cyclo.

1107 **M. Jan Busselen (PVDA)** (en néerlandais).- Selon la presse, les points vélo gérés par l'ASBL Cyclo seraient menacés de fermeture, faute de confirmation des subsides régionaux pour 2026. Bien que le financement du premier semestre soit assuré, l'absence de visibilité compromet la planification de leurs activités.

Ces six points vélo, situés dans des gares bruxelloises, assurent l'entretien des vélos tout en remplissant une mission sociale essentielle, en offrant formation et insertion professionnelle à des publics fragilisés.

Pourquoi les subsides pour le second semestre 2026 n'ont-ils pas encore été confirmés ?

Comment le gouvernement entend-il éviter une cessation d'activités ?

Dans quel délai une décision quant au financement peut-elle être attendue ?

1109 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- Le nouveau gouvernement a décidé de revoir tous les subsides, y compris sur le plan qualitatif, en vue de réaliser des économies.

C'est pourquoi Cyclo a dû fonctionner sur ses propres moyens pendant une partie de l'année. Entre-temps, l'ASBL a reçu un subside pour les six premiers mois. Mais mon ambition est clairement de poursuivre sur cette voie pour le reste de l'année, car il s'agit d'un projet ayant une énorme valeur ajoutée.

Les points vélo proposent un service de base en matière de réparation et d'entretien, en complément de l'offre des vendeurs privés. Outre des tarifs abordables et de larges horaires

Voorzitterschap: de heer Alain Maron, tweede ondervoorzitter.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JAN BUSSELEN

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de dreigende sluiting van Cyclo.

De heer Jan Busselen (PVDA).- In de media lezen we dat de Fietspunten van de vzw Cyclo in Brussel met sluiting bedreigd zijn omdat de gewestelijke subsidies voor 2026 nog niet zijn bevestigd. De organisatie heeft al maanden geen financiële zekerheid en waarschuwt dat ze binnenkort mogelijk haar personeel niet meer kan betalen.

Intussen heb ik vernomen dat de subsidies voor de eerste zes maanden van dit jaar bevestigd zijn, maar voor zulke structuren is het moeilijk om hun verdere werking te plannen zonder duurzame financiering.

Cyclo beheert zes Fietspunten aan Brusselse stations. Die punten bieden onderhoud en herstellingen voor fietsen. Daarnaast spelen ze een sociale rol: ze bieden opleiding en werkervaring aan Brusselaars die moeilijk toegang hebben tot de arbeidsmarkt. De sluiting van de Fietspunten zou dus niet alleen een impact hebben op de fietsers, maar ook op de werkgelegenheid en de ontwikkeling van een duurzame mobiliteit in Brussel.

Klopt het dat de subsidies voor de Fietspunten van Cyclo voor de tweede helft van 2026 nog niet bevestigd zijn? Wat is de reden voor die vertraging?

Welke stappen onderneemt de regering om te vermijden dat de Fietspunten moeten sluiten en dat werknemers hun job verliezen?

Tegen wanneer verwacht u duidelijkheid te kunnen geven over de financiering?

Hoe evalueert u in het algemeen de rol van de Fietspunten?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Het klopt dat er onzekerheid was. Door de overgang van een regering in lopende zaken naar een nieuwe regering, die besloot om alle subsidies te herzien, is de toekenning voor Cyclo laat gebeurd. Daardoor heeft ze een deel van het jaar op eigen middelen gewerkt.

Intussen kan ik bevestigen dat de ministerraad van 2 april 2026 de subsidie aan Cyclo heeft toegekend voor de eerste zes maanden van het jaar. Het is absoluut mijn ambitie om dat voor het hele jaar te doen en zeker ook een vervolg op de agenda van de regering te zetten.

d'ouverture, leur situation stratégique dans les gares favorise la mobilité combinée.

Par ailleurs, ils jouent un rôle structurant dans le développement de la mobilité cycliste grâce à une offre publique, plus accessible. En agissant comme intermédiaires dans la politique régionale, ils soutiennent aussi les objectifs publics en matière de transfert modal, de santé et de qualité de vie.

Leur action en faveur de la réintégration sur le marché de l'emploi est également essentielle et, de par leur localisation, ils contribuent indirectement à la sécurité autour des gares.

Je continuerai donc à défendre Cyclo et les points vélo au sein du gouvernement.

De reden waarom we met zes maanden werken is dat binnen de regering is afgesproken om alle subsidies ook kwalitatief te bekijken, om te zien hoe en waar we kunnen besparen. Cyclo is een project met een enorme meerwaarde, zowel inzake aanbod als wat tewerkstelling en zelfs de veiligheid in de stationsbuurten betreft.

Fietspunten vormen voor burgers een basisaanbod op het vlak van herstelling en onderhoud. Ze zijn ook een aanvulling op het aanbod van de particuliere fietsverkopers en -herstellers, omdat ze alle fietsen moeten aannemen, terwijl fietsmakers vaak enkel nog fietsen aannemen die bij hen gekocht zijn. Ze moeten ook herstellingen aannemen die particuliere herstellers niet rendabel vinden. Bovendien worden ze geacht betaalbare tarieven te hanteren, herstellingen zoveel mogelijk uit te voeren in minder dan 24 uur, van 7 tot 19 uur open te zijn en informatie te geven over het fietsbeleid in Brussel en dat te promoten. Door hun ligging op strategische locaties, zoals stations, bevorderen ze de combimobiliteit.

Met hun openbare aanbod spelen de Fietspunten een structurerende rol in de ontwikkeling van de fietsmobiliteit. Ze garanderen de betrouwbaarheid van de fiets als dagelijks verplaatsingsmiddel. Ze kunnen doelgroepen bereiken die niet altijd toegang hebben tot het privéaanbod en verminderen zo ook een ongelijke toegang tot mobiliteit. Door hun aanwezigheid op het grondgebied en hun opdracht als tussenpersoon in het gewestelijke beleid versterken ze de samenhang van het fietsecosysteem en ondersteunen ze de publieke doelstellingen op het gebied van modal shift, gezondheid en levenskwaliteit.

Ze bereiken belangrijke doelstellingen, niet alleen op het vlak van sociale tewerkstelling, maar ook op het vlak van re-integratie op de arbeidsmarkt. Al is het geen hoofddoelstelling, toch hebben ze door hun locatie en ruime openingsuren een belangrijke impliciete rol te spelen in de veiligheid.

Ik zal dus zeker dossiers aan de regering blijven voorleggen om het beleid van Cyclo en de Fietspunten te kunnen voortzetten.

De heer Jan Busselen (PVDA).- De eerste zes maanden zie ik als een reddingsboei voor zo'n organisatie.

U zegt dat u de subsidies "kwalitatief" zult bekijken. Het is met andere woorden goed mogelijk dat er bespaard zal worden. Dat verbaast me, want u hebt zich altijd ingezet om fietsgebruik en -infrastructuur te ondersteunen.

Cyclo is, zoals u zegt, een laagdrempelig punt voor fietsers en tegelijk een project dat sociale tewerkstelling promoot. Ik hoop dus voor de gebruikers en werknemers van Cyclo dat u ervoor zult zorgen dat het project volledig gesubsidieerd blijft.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AMÉLIE PANS

¹¹¹¹ **M. Jan Busselen (PVDA)** *(en néerlandais).*- *Je suis étonné que vous parliez d'un examen qualitatif en vue de réaliser des économies alors que vous avez toujours défendu le vélo.*

J'espère que vous veillerez à ce que Cyclo continue d'être entièrement subventionné.

- L'incident est clos.

¹¹¹⁵ **QUESTION ORALE DE MME AMÉLIE PANS**

1115 à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,

1115 concernant les bus autonomes.

1117 **Mme Amélie Pans (MR).**- L'entreprise flamande De Lijn a récemment lancé à Louvain un projet pilote de bus autonome transportant des passagers entre la gare et le centre d'Heverlee. Ce véhicule, capable d'accueillir huit passagers, circule actuellement avec un chauffeur présent à bord pour des raisons de sécurité et d'assistance aux voyageurs. Il s'agit, selon les informations disponibles, d'une première en Europe pour un opérateur public de transport.

Selon plusieurs déclarations, la STIB suit ce projet avec attention, notamment dans la perspective d'évaluer l'intérêt potentiel de cette technologie pour le développement futur du transport public. Les bus autonomes pourraient, à terme, constituer un outil complémentaire pour améliorer la desserte de certains quartiers, renforcer la flexibilité du réseau ou encore tester de nouveaux modèles de mobilité.

Toutefois, plusieurs défis demeurent, notamment en matière de coûts d'investissement, de cadre réglementaire, de sécurité et d'acceptabilité par les usagers. Le projet flamand bénéficie par ailleurs d'un important soutien financier européen, ce qui soulève la question des conditions de financement de telles innovations.

La STIB a-t-elle déjà mené ou prévu de mener une analyse approfondie des enseignements tirés du projet pilote de De Lijn à Louvain ? Des contacts existent-ils entre la Région de Bruxelles-Capitale, la STIB et les acteurs impliqués dans ce projet pilote afin d'envisager d'éventuelles collaborations ou un partage d'expérience ?

Estimez-vous que la technologie des bus autonomes pourrait, à moyen ou long terme, trouver une application pertinente dans le réseau bruxellois, par exemple pour la desserte locale ou de nouvelles formes de mobilité complémentaire ? Des réflexions ou études exploratoires sont-elles actuellement menées par la STIB ou par l'administration régionale sur l'intégration potentielle de véhicules autonomes dans l'offre de transport public bruxelloise ?

Enfin, la Région a-t-elle identifié des opportunités de financement européen susceptibles de soutenir, à l'avenir, des projets pilotes en matière de mobilité autonome à Bruxelles ?

1119 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La STIB suit de près l'expérimentation pilote menée à Louvain, notamment dans le cadre de sa participation à un projet européen commun coordonné par De Lijn et le bureau d'études Espaces-Mobilités, auquel prennent également part Bruxelles Mobilité et d'autres

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende zelfrijdende bussen.

Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans).- De Lijn heeft onlangs een proefproject gestart met een zelfrijdende bus tussen het station van Leuven en het centrum van Heverlee. De MIVB volgt dat project op de voet, want zelfrijdende bussen zouden op termijn een aanvullend instrument kunnen vormen om de bereikbaarheid van bepaalde wijken te verbeteren en de flexibiliteit van het netwerk te vergroten. Er bestaan echter nog meerdere uitdagingen, met name op het vlak van investeringskosten, regelgeving, veiligheid en aanvaardbaarheid door de gebruikers. Het Vlaamse project geniet bovendien Europese financiële steun.

Heeft de MIVB al een grondige analyse uitgevoerd van het proefproject? Zijn er contacten met de partners van het proefproject om samenwerkingen op te zetten of ervaringen te delen?

Kunnen zelfrijdende bussen een relevante toepassing vinden in het Brusselse netwerk? Voeren de administratie en de MIVB daarover verkennende studies uit?

Op welke Europese middelen zou het gewest een beroep kunnen doen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- De MIVB volgt het proefproject in Leuven op de voet, onder meer in het kader van haar deelname aan een gezamenlijk Europees project. Dankzij die samenwerking beschikt de MIVB over gestructureerde feedback over de technologische maturiteit van zelfrijdende voertuigen in een drukke stedelijke omgeving, onder

partenaires dont la STIB. Nous suivons donc cette expérience de près.

Par ailleurs, j'ai eu l'opportunité de me rendre à Paris pour tester un autre projet pilote utilisant un bus autonome. Cette nouvelle technologie concerne tant les transports en commun que les voitures individuelles. Nous devons nous y pencher pour réfléchir à la meilleure manière d'accompagner son émergence.

Cette collaboration permettra à la STIB de disposer d'un retour d'expérience structuré sur la maturité technologique des véhicules autonomes testés dans un environnement urbain dense. Les enseignements tirés porteront, notamment, sur la sécurité, la fiabilité opérationnelle, les besoins d'accompagnement des voyageurs ou encore l'intégration dans la circulation existante.

Des contacts réguliers existent entre la Région de Bruxelles-Capitale, la STIB, Bruxelles Mobilité, le TEC et De Lijn. Ces échanges ont pour objectif d'assurer un partage continu d'informations et d'expertise, de suivre l'évolution du projet pilote et d'identifier, le cas échéant, des pistes de coopération futures. Cette coordination contribue également à assurer une cohérence entre les réflexions menées aux niveaux régional et interrégional.

À la suite de l'expérience menée à Louvain, la STIB mènera dans les prochains mois des réflexions sur différents scénarios d'usage pouvant être envisagés, en tenant compte des spécificités du réseau bruxellois. Ces réflexions restent néanmoins prudentes, compte tenu des défis techniques, opérationnels et réglementaires qui restent à relever.

Les autorités régionales et la STIB suivent attentivement les avancées observées à Louvain, notamment afin d'évaluer si les progrès technologiques récents sont transposables au contexte bruxellois, particulièrement dense et complexe. L'expérimentation flamande constitue ainsi un laboratoire utile pour analyser les opportunités et les limites de cette technologie dans une ville européenne dense et multimodale.

1121 **Mme Amélie Pans (MR).**- Je suis ravie d'apprendre que Bruxelles Mobilité suit ces nouveaux projets et que la STIB a entamé une réflexion sur le sujet, car ce dossier mérite une approche prudente et attentive. En effet, il ne faut pas céder à un effet de mode mais plutôt évaluer si ce type d'innovation pourrait compléter utilement l'offre de transports publics à Bruxelles, dans certains contextes précis, notamment en raison de la densité de notre capitale.

Évitons d'agir dans la précipitation, mais ne fermons pas la porte à des solutions qui pourraient, demain, renforcer de manière ciblée notre offre de mobilité. En effet, la technologie évolue extrêmement rapidement et le législateur est souvent en décalage. Il convient donc de tenter d'anticiper ces évolutions.

- *L'incident est clos.*

meer op het vlak van veiligheid, operationele betrouwbaarheid, begeleidingsbehoeften van reizigers en integratie in het bestaande verkeer.

Er zijn regelmatige contacten tussen het Brussels Gewest, de MIVB, Brussel Mobiliteit, de TEC en De Lijn om informatie en expertise uit te wisselen, de evolutie van het proefproject op te volgen, mogelijkheden voor toekomstige samenwerking te onderzoeken en de reflecties op elkaar af te stemmen.

De MIVB zal de komende maanden nadenken over verschillende gebruiksscenario's, rekening houdend met de specifieke kenmerken van het Brusselse netwerk. Het gaat om voorzichtige scenario's, gezien de technische, operationele en regelgevende uitdagingen die nog moeten worden aangepakt.

Mevrouw Amélie Pans (MR) *(in het Frans).*- Ik ben verheugd dat Brussel Mobiliteit en de MIVB grondig onderzoeken of dit soort innovaties het mobiliteitsaanbod nuttig kan versterken. De technologie evolueert razendsnel en de wetgever loopt vaak achter. Het is dus zaak om op die ontwikkelingen te anticiperen.

- *Het incident is gesloten.*

1125 **QUESTION ORALE DE MME AMÉLIE PANS**

1125 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,**

1125 **concernant l'opportunité de développer un agent conversationnel basé sur l'IA au sein de la STIB.**

1127 **Mme Amélie Pans (MR).**- La SNCB a récemment annoncé le lancement de son nouvel agent conversationnel Mobi 2.0, fondé sur l'intelligence artificielle générative. Selon l'entreprise ferroviaire, cet outil permet désormais de comprendre une très grande majorité des demandes des voyageurs et de fournir des réponses plus naturelles, tout en orientant les questions plus complexes vers un agent humain. Cette initiative s'inscrit dans une tendance plus large de numérisation des services de mobilité, visant à améliorer l'information aux voyageurs, la réactivité en cas de perturbations, ainsi que l'efficacité des services à la clientèle, tout en permettant aux équipes humaines de se concentrer davantage sur les situations nécessitant une intervention personnalisée.

Dans un contexte où la Région de Bruxelles-Capitale poursuit ses efforts pour améliorer la qualité de l'information aux usagers et l'expérience des voyageurs dans les transports publics, il peut être intéressant d'examiner dans quelle mesure ce type d'outil pourrait également trouver sa place au niveau régional, notamment au sein de la STIB.

Le gouvernement bruxellois ou la STIB ont-ils déjà analysé la possibilité de développer ou de déployer un agent conversationnel reposant sur l'intelligence artificielle afin d'améliorer l'information et l'accompagnement des voyageurs ? Si oui, quelles pistes sont actuellement retenues et quels objectifs seraient poursuivis en matière de qualité de service et de gestion des demandes des usagers ?

Plus largement, comment le gouvernement prévoit-il l'utilisation de solutions d'intelligence artificielle dans les services publics régionaux de mobilité, en particulier au sein de la STIB ?

Dans l'hypothèse d'un déploiement futur de ce type d'outil, quelles balises seront prévues afin de garantir la complémentarité avec un service à la clientèle humain accessible, et de veiller à ce que ces innovations ne renforcent pas la fracture numérique ?

Enfin, des échanges ou concertations ont-ils eu lieu entre la SNCB et la Région de Bruxelles-Capitale concernant le déploiement de Mobi 2.0, notamment concernant les voyageurs bruxellois et la complémentarité éventuelle avec les outils d'information développés par la STIB ?

1129 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'intelligence artificielle (IA) progresse à une vitesse fulgurante. Il est donc essentiel pour nos administrations, STIB comprise, de trouver le

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AMÉLIE PANS

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de mogelijkheid om binnen de MIVB een op AI gebaseerde chatbot te ontwikkelen.

Mevrouw Amélie Pans (MR) *(in het Frans).*- De NMBS werkt sinds kort met Mobi 2.0. Deze AI-chatbot begrijpt de overgrote meerderheid van de vragen van reizigers en geeft snel een natuurlijk klinkend antwoord in verband met reisinfo of verstoringen. Complexe vragen worden doorverwezen naar medewerkers.

Hebben de Brusselse regering of de MIVB de mogelijkheid al onderzocht om zo'n AI-chatbot ook voor het gewestelijk openbaar vervoer te ontwikkelen? Zo ja, welke mogelijkheden worden momenteel bekeken en welke specifieke doelstellingen worden nagestreefd? Hoe wil de regering AI in brede zin inzetten bij de MIVB?

Hoe zult u ervoor zorgen dat het gebruik van AI een toegankelijke menselijke dienstverlening aanvult maar niet vervangt, en dat die innovaties de digitale kloof niet versterken?

Is er contact of overleg geweest tussen de NMBS en het Brussels Gewest over de inzet van Mobi 2.0, meer bepaald wat de Brusselse reizigers en de complementariteit met de infotools van de MIVB betreft?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- De MIVB heeft vorig jaar een vergelijkende studie (benchmark)

moyen le plus efficace de l'intégrer dans leurs flux de travail, tout en évitant les pièges liés à une technologie si neuve.

Le service client de la STIB suit de près toutes les évolutions d'utilisation d'un agent conversationnel. La STIB a notamment effectué une étude comparative (benchmark) avec le projet Mobi 2.0 de la SNCB l'an dernier. En se basant sur les évolutions techniques, les moyens disponibles et les besoins des clients, la STIB poursuit une approche graduelle de déploiement des services de ce type.

Une étude est en cours pour rendre plus fluides les échanges écrits entre la STIB et ses voyageurs avec l'aide d'un agent d'IA. En 2026, la STIB entrera dans une nouvelle phase de maturité en matière d'intelligence artificielle, en passant de l'expérimentation à l'industrialisation : gouvernance IA structurée ; déploiement d'un centre d'excellence ; lancement de projets IA, entre autres en matière d'efficacité opérationnelle, d'expérience client et de soutien aux métiers.

En parallèle, la STIB poursuivra la diffusion d'outils d'IA générative auprès de ses collaborateurs et investira dans le développement des compétences. L'évolution de ce dossier aux multiples facettes est donc à suivre de près.

1131 **Mme Amélie Pans (MR).**- Votre réponse indique que la STIB s'intéresse à ces nouvelles technologies.

Notre propos n'est pas de remplacer l'humain par la technologie, mais d'examiner comment l'intelligence artificielle peut améliorer l'information aux voyageurs.

Par ailleurs, les pouvoirs publics devraient s'emparer davantage des nombreuses recherches académiques consacrées à l'intelligence artificielle, dont certaines applications pourraient bénéficier, par exemple, à la STIB.

- *L'incident est clos.*

1135 **QUESTION ORALE DE MME AMÉLIE PANS**

1135 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,**

1135 **concernant la sécurité des conducteurs en formation à la STIB.**

1137 **Mme Amélie Pans (MR).**- Un bus exploité par la STIB circulant sur la ligne 71 a récemment été impliqué dans un accident sur l'avenue Arnaud Fraiteur, le véhicule ayant percuté le mur du cimetière d'Ixelles. D'après les informations parues dans la presse, l'incident serait lié au malaise d'un conducteur en formation. Deux membres du personnel ont été blessés et une infrastructure communale a subi des dégâts matériels.

uitgevoerd met het Mobi 2.0-project van de NMBS en voert dit soort diensten stap voor stap in.

Momenteel onderzoekt ze de mogelijkheid om dankzij een AI-assistent vlotter schriftelijk met de reizigers te communiceren. In 2026 zal ze een versnelling hoger schakelen met structureel AI-beleid, de oprichting van een expertisecentrum en de opstart van AI-projecten, onder meer inzake operationele efficiëntie, klantervaring en ondersteuning van de verschillende beroepen.

Tegelijk zal de MIVB AI-tools onder haar medewerkers blijven verspreiden en in competentieontwikkeling investeren.

Mevrouw Amélie Pans (MR) *(in het Frans).*- AI kan de informatie aan de reizigers verbeteren. De overheden zouden meer inspiratie kunnen putten uit de vele academische studies daarover.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AMÉLIE PANS

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de veiligheid van bestuurders in opleiding bij de MIVB.

Mevrouw Amélie Pans (MR) *(in het Frans).*- Onlangs boorde een MIVB-bus op lijn 71 zich door de muur van het kerkhof van Elsene, blijkbaar nadat de chauffeur in opleiding een flauwte kreeg. Twee personeelsleden raakten gewond en er was materiële schade. Gelukkig waren er geen passagiers aan boord, maar het voorval maakt duidelijk hoe belangrijk preventie,

Heureusement, aucun passager ne se trouvait à bord du véhicule au moment des faits.

Si cet événement n'a pas entraîné de victimes parmi les usagers, il rappelle néanmoins l'importance des dispositifs de prévention et de gestion des risques dans l'exploitation quotidienne du réseau de transports publics, ainsi que des procédures d'encadrement et de formation du personnel roulant. Dans cette perspective, il apparaît utile de préciser les mécanismes actuels et, éventuellement, les enseignements tirés de ce type d'incident afin de continuer de garantir un niveau élevé de sécurité pour les travailleurs ainsi que pour les usagers du réseau.

Quelles procédures sont-elles actuellement en vigueur au sein de la STIB en ce qui concerne l'évaluation médicale préalable et le suivi de l'aptitude des conducteurs en formation, ainsi que les conditions dans lesquelles ceux-ci sont autorisés à circuler sur le réseau, entre autres sur les lignes régulières ?

Quel encadrement spécifique est-il prévu pour les conducteurs en formation, sur le plan tant de la supervision humaine que des dispositifs techniques de sécurité, afin de prévenir ou de limiter les conséquences d'un éventuel malaise en situation de conduite ?

Quelles compétences et quels leviers la Région de Bruxelles-Capitale mobilise-t-elle ou prévoit-elle de mobiliser afin de veiller au respect des exigences applicables à la STIB en matière de sécurité de l'exploitation et de santé au travail, le cas échéant en complément du cadre légal fédéral existant ?

Quelles sont les procédures prévues pour assurer la protection des biens publics et des tiers ainsi que pour garantir la réparation des dommages causés aux infrastructures communales à la suite d'incidents de ce type ?

Enfin, quels enseignements la Région et la STIB tirent-elles de cet événement, notamment en vue d'adapter, si nécessaire, les procédures de formation, de supervision et de gestion des risques, et d'intégrer ces éléments dans les instruments de pilotage régionaux, tels que le contrat de gestion liant la Région à la STIB ?

¹¹³⁹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Tout d'abord, je voudrais souhaiter un prompt rétablissement aux employés de la STIB impliqués dans cet accident survenu dans le cadre de leur mission.

Avant de commencer leur formation, les candidats à la fonction de chauffeur de bus ont l'obligation d'être en possession d'un permis B et d'avoir passé la sélection médicale (valable cinq ans, sauf cas particuliers). La STIB organise le contrôle médical avec un médecin agréé.

Après avoir réussi l'examen sur la plaine d'écologie des bus, les candidats sont autorisés à sortir sur le réseau, mais toujours accompagnés d'un instructeur. Après 33 jours de formation, ils obtiennent le permis D, mais doivent rester accompagnés

risicobeheer, veiligheid en opleiding zijn in de dagelijkse exploitatie van het openbaar vervoer.

Welke procedures gelden er momenteel bij de MIVB om de medische geschiktheid van mensen voor en na hun indiensttreding te beoordelen?

Welke specifieke regels gelden voor chauffeurs in opleiding, zowel wat de menselijke supervisie als de veiligheidstechnieken betreft? Hoe dwingt het Brussels Gewest de naleving van de veiligheids- en gezondheidsnormen bij de MIVB af?

Welke procedures zijn er om goederen te beschermen en schade ten gevolge van zulke ongevallen te herstellen? Trekken het gewest en de MIVB lering uit het incident om opleidings-, supervisie- en risicobeheersingsprocedures bij te sturen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Voor ze aan hun opleiding beginnen, moeten toekomstige buschauffeurs een rijbewijs B hebben en de medische selectie doorstaan die de MIVB met een erkend geneesheer organiseert.*

Na de scholing op het busterrein mogen leerlingen de weg op, maar alleen in het gezelschap van een instructeur. Na 33 dagen opleiding behalen ze een rijbewijs D, maar de instructeur blijft nog twee weken aan boord, waardoor de totale opleiding 47 dagen duurt.

Ten minste de eerste twee stadsritten tijdens de opleiding gebeuren met een bus met dubbele stuurinrichting, waardoor de instructeur kan ingrijpen. Daarna rijden leerlingen met een klassieke bus, maar nog steeds begeleid. Voor de start van de

d'un instructeur pendant quatorze jours supplémentaires. La formation dure donc au total 47 jours.

Durant au moins les deux premiers jours de la formation en ville - après avoir réussi les examens sur la plaine d'écologie -, les sorties sont effectuées avec un bus à double commande. L'instructeur peut alors intervenir en cas de nécessité. Les candidats roulent ensuite avec un bus classique et sont toujours accompagnés. Chaque matin, un briefing a lieu avant de commencer la journée de formation (état mental du jour, retour sur la journée de formation de la veille, objectif de la journée, etc.). Il est donc possible que la journée de formation soit annulée si le candidat ne paraît pas apte à prendre le volant.

En cas de visite chez son médecin, le chauffeur doit signaler sa profession, afin que le médecin puisse adapter la prescription ou interdire la conduite. En outre, le chauffeur doit avertir sa hiérarchie s'il prend des médicaments de nature à altérer la conduite. Ces obligations sont expliquées dès le début de la formation.

Un accompagnement de perfectionnement est également organisé tout au long de la carrière des chauffeurs de bus. De plus, les possibilités de consultation du service de médecine du travail sont multiples et permettent d'établir des bilans réguliers (renouvellement du permis, retour après une absence d'une certaine durée, demande de la personne concernée...)

Dans le type d'accident que vous évoquez, comme dans tout autre accident pour lequel la responsabilité de la STIB ou d'un agent peut être engagée, la STIB attend la mise en demeure du préjudicié et/ou de son assureur qui l'assiste, accompagnée d'un devis de réparation du dommage. Sur la base de ces documents, la STIB peut éventuellement désigner un expert immobilier ou un expert en infrastructures afin d'estimer le coût de la réparation en valeur réelle. Ce montant servira de base pour le paiement de l'indemnité.

Il est essentiel que la STIB offre à ses nouveaux collaborateurs un encadrement de qualité, grâce aux outils et aux processus dont elle dispose et qu'elle peut au besoin améliorer proactivement. Je ne doute pas que la STIB analyse en ce moment les circonstances de cet accident afin d'adapter éventuellement ses processus.

¹¹⁴¹ **Mme Amélie Pans (MR).** - Merci pour le récapitulatif de ce que comprend la formation du personnel navigant de la STIB. Dans le cas présent, l'incident est dû à un malaise imprévisible.

J'entends qu'un briefing est réalisé chaque matin pour éviter ce type d'incidents. Maintenir et renforcer ce type de garde-fous est nécessaire pour la sécurité des usagers des transports, des usagers de la route en général, ainsi que des piétons.

- *L'incident est clos.*

¹¹⁴⁵ **QUESTION ORALE DE MME SOFIA BENNANI**

opleidingsdag is er een briefing over de mentale toestand, de vorige opleidingsdag, de doelstelling van die dag enzovoort. Zo nodig wordt de opleiding die dag geannuleerd.

Als de chauffeur naar de dokter gaat, moet hij zijn beroep kenbaar maken, zodat die een rijverbod kan opleggen. Bovendien moet hij zijn werkgever inlichten over geneesmiddelengebruik dat zijn rijgedrag kan wijzigen. Buschauffeurs krijgen hun hele carrière lang vervolgoopleidingen en kunnen vaak naar de arbeidsgeneesheer.

Als er zich een ongeval voordoet, wacht de MIVB op de ingebrekestelling en de offerte voor het herstel van de schade, op basis waarvan het een expert kan aanstellen om de reële reparatiekosten te bepalen en schade te vergoeden.

Ik weet zeker dat de MIVB de omstandigheden van het ongeval onderzoekt om zo nodig procedures bij te sturen.

Mevrouw Amélie Pans (MR) *(in het Frans).* - De ochtendbriefing is bedoeld om zulke incidenten te voorkomen. Zulke veiligheidsmaatregelen moeten uitbreiding krijgen om de veiligheid van reizigers, weggebruikers en voetgangers te waarborgen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW SOFIA BENNANI

1145 à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,

1145 concernant les dispositifs de « lieux refuge » autour des stations du métro bruxellois.

1147 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).**- Ces dernières années, de nombreux témoignages et enquêtes font état d'un sentiment accru d'insécurité dans les transports publics et aux abords de ceux-ci. Plusieurs catégories d'usagers indiquent se sentir particulièrement vulnérables dans ces espaces de transit, notamment les femmes, les jeunes, les personnes âgées et les personnes LGBTQIA+. Des faits d'agressions - y compris à caractère homophobe ou transphobe - dans l'espace public et dans les transports en commun, ont également été rapportés, contribuant à renforcer un sentiment d'insécurité chez certains usagers.

Dans ce contexte, plusieurs villes et communes ont mis en place des « lieux refuge » ou « safe places », destinés à offrir un point d'accueil temporaire aux personnes qui se sentent en insécurité dans l'espace public. Ces dispositifs reposent généralement sur un réseau de commerces ou d'institutions volontaires, identifiés comme points d'accueil capables d'offrir un refuge momentané, de rassurer la personne concernée et, si nécessaire, de contacter les services de police.

À Bruxelles, un dispositif de ce type a été installé autour de la station Hankar, sur le territoire de la commune d'Auderghem. Il s'appuie sur plusieurs commerces et institutions situés à proximité immédiate de la station et identifiés comme lieux refuge, notamment en soirée. Des initiatives comparables existent également dans d'autres villes ou communes, notamment à Namur et à Schaerbeek.

La Région bruxelloise ou la STIB ont-elles été associées à la mise en place du dispositif de lieux refuge autour de la station Hankar et, le cas échéant, sous quelle forme ? Existe-t-il d'autres dispositifs comparables à proximité d'autres stations du réseau de la STIB ?

Par ailleurs, une évaluation de ce dispositif a-t-elle été réalisée ou est-elle en cours afin d'en mesurer l'impact sur le sentiment de sécurité des usagers des transports publics ?

Enfin, des dispositifs similaires de lieux refuge sont-ils prévus ou en cours de déploiement autour d'autres stations du métro ou arrêts du réseau STIB, en partenariat avec les communes, les commerces de proximité ou les zones de police ?

1149 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les usagers doivent pouvoir utiliser les transports publics en toute sécurité, dans le véhicule comme à l'extérieur. C'est une priorité de la STIB.

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de 'safe places' rond Brusselse metrostations.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans).- De afgelopen jaren is het onveiligheidsgevoel in het openbaar vervoer en in de omgeving ervan toegenomen, vooral bij groepen als vrouwen, jongeren, ouderen of lgbtqia+-personen. De berichten over gevallen van onder andere homofobie geweld hebben dat gevoel nog versterkt.

Daarom hebben verschillende steden en gemeenten 'safe places' ingericht. Het gaat meestal om winkels of instellingen in de onmiddellijke omgeving, die mensen die zich onveilig voelen tijdelijk opvangen en geruststellen en indien nodig de politie waarschuwen.

Was het gewest of de MIVB betrokken bij de invoering van de 'safe place' aan het station Hankar in Oudergem? Is de impact van die voorziening op het veiligheidsgevoel van reizigers geëvalueerd?

Bestaan er vergelijkbare opvangplaatsen rond andere MIVB-stations? Zijn er soortgelijke opvangvoorzieningen gepland rond andere metrostations of haltes van de MIVB, in samenwerking met gemeenten, buurtwinkels of politiezones?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- De veiligheid van de reizigers is een prioriteit voor de MIVB.

De voorzieningen rond Hankar zijn een initiatief van de gemeente. Het overleg met de MIVB ging vooral over de

Le dispositif autour de la station Hankar est une initiative communale que nous soutenons. Les échanges avec la STIB ont principalement porté sur des questions de logistique - notamment la signalisation du lieu refuge, qui ne se trouve pas dans la station -, mais pas, à ce stade, sur une coordination plus globale. La STIB a donné l'autorisation de promouvoir la campagne avec des stands placés autour de la station Hankar.

Les lieux refuge, qui se situent dans l'espace public, ne sont pas automatiquement liés au réseau de transports en commun. Ces dispositifs doivent faire l'objet d'une gestion régionale. La STIB a contacté safe.brussels afin de voir s'il pourrait jouer un rôle de coordination à ce niveau. Des contacts sont prévus avec le gestionnaire du lieu et le fonctionnaire de prévention de la commune d'Auderghem pour organiser une rencontre entre eux et les agents multimodaux et de sécurité de la STIB présents dans la zone, dans le but de les informer sur le projet.

Pour rappel, la STIB déploie une série de mesures pour assurer la sécurité de son personnel et de ses voyageurs : personnel sur le terrain, caméras de surveillance, collaboration avec la police fédérale et les polices locales, service Includo, etc.

Il va de soi que la STIB reste attentive à toute approche permettant d'améliorer la sécurité, raison pour laquelle elle collabore de manière constructive à tous ces projets.

¹¹⁵¹ **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).** - Les transports en commun sont des lieux où les personnes dites vulnérables, c'est-à-dire les femmes, les personnes âgées ou les personnes LGBTQIA+, peuvent se sentir en totale insécurité. Dès lors, proposer des lieux de refuge à ces personnes amenées à emprunter les transports en commun en soirée serait une excellente chose.

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

Il serait bénéfique que ce système soit systématisé dans nos transports en commun, en plus d'un bouton d'alerte permettant de signaler tout problème aux agents de sécurité et/ou aux chauffeurs. Nous sommes en effet confrontés à un problème d'insécurité structurel dans les transports en commun, et pas uniquement le soir.

J'ai d'ailleurs moi-même fait le test et demandé à certains de mes collègues d'emprunter les transports en commun et de m'informer de la présence éventuelle de sans-abri. Car même si on dénombre énormément de sans-abri dans les stations, je rappelle qu'être sans-abri n'est pas un choix. Cette situation contribue au sentiment d'insécurité dans les transports en commun, non seulement en journée, mais aussi - et surtout - le soir.

Il faudrait donc une approche qui permette d'accroître le sentiment de sécurité des usagers. L'aménagement de lieux de refuge facilement accessibles en cas de danger est une nécessité absolue dans tous nos transports en commun, dans tous nos quartiers et particulièrement dans les stations dites à risque.

bewegwijzering en de toestemming om de campagne te promoten rond het station. De MIVB heeft contact opgenomen met safe.brussels om een eventuele gewestelijke coördinatie te bespreken. Er zijn ook plannen voor een ontmoeting tussen de beheerder van de plaats, de preventiemedewerker van de gemeente Oudergem en de multimodale medewerkers en veiligheidsagenten van de MIVB.

De MIVB neemt al heel wat maatregelen, zoals personeel ter plaatse, bewakingscamera's, de dienst Includo en samenwerking met de federale en lokale politie. Ze staat open voor alle projecten die de veiligheid kunnen verbeteren.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) *(in het Frans).* - Het inrichten van toevluchtsoorden voor mensen die zich onveilig voelen is een goede zaak. Het zou nog beter zijn als ze systematisch worden ingevoerd, evenals een alarmknop om problemen te melden aan veiligheidsagenten en/of bestuurders.

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

Er is namelijk een structureel veiligheidsprobleem in het openbaar vervoer, niet alleen 's avonds, maar ook overdag. Ook de aanwezigheid van daklozen in de stations, die daar natuurlijk niet zelf voor gekozen hebben, draagt bij aan het onveiligheidsgevoel.

We hebben dus absoluut een aanpak nodig om het veiligheidsgevoel te verbeteren, zeker in zogenaamde risicostations.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. FOUAD AHIDAR

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

concernant l'organisation des examens de conduite à Bruxelles et le fonctionnement du centre d'examen ACT.

M. Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar) (en néerlandais).- Plusieurs auto-écoles se plaignent du nouveau système d'inscription du centre d'examen de conduite ACT de Schaerbeek. Elles estiment que la disparition des quotas pour les auto-écoles les prive de la souplesse dont elles ont besoin pour s'adapter à la progression de leurs élèves. Elles craignent que cela porte préjudice à la formation et à la réussite des candidats.

Par ailleurs, le nombre d'examineurs ayant diminué, les délais d'attente sont plus longs et les auto-écoles sont davantage sous pression.

Les auto-écoles soulignent aussi que cette perte de flexibilité peut avoir des conséquences économiques pour elles, surtout pour les plus petites, dès lors qu'elles devront payer pour des examens qui n'ont pas lieu.

Enfin, plusieurs auto-écoles indiquent que ces nouvelles mesures ont été décidées sans consultation préalable.

Quel rôle, quelle responsabilité et quelles libertés un centre d'examen a-t-il dans l'organisation pratique des examens de conduite ? Bruxelles Mobilité se prononce-t-elle lorsqu'un centre d'examen souhaite modifier son système d'inscription ? Comment l'équilibre entre la liberté d'organisation du centre et les besoins des auto-écoles et des candidats est-il garanti ?

De combien d'examineurs le centre d'examen de Schaerbeek dispose-t-il ? Combien d'examens pratiques peut-il organiser quotidiennement ?

Quel est l'impact de la situation actuelle sur les délais d'attente pour les candidats et sur le fonctionnement des auto-écoles agréées ?

Que faites-vous pour augmenter la capacité et l'accessibilité du centre d'examen ? Envisagez-vous par exemple l'ouverture d'un centre supplémentaire ?

L'obtention du permis de conduire constitue une étape importante vers l'emploi, la formation et la mobilité. Un système d'examens fiable, accessible et efficace est donc essentiel.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FOUAD AHIDAR

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de organisatie van rijexamens in Brussel en de werking van het examen centrum ACT.

De heer Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar).- De voorbije weken contacteerden verscheidene rij scholen mij over problemen met de organisatie van de praktische rijexamens in het examen centrum van Schaarbeek, dat wordt uit gebaat door de onderneming ACT.

Volgens de rij scholen heeft het centrum onlangs een nieuwe planningsprocedure ingevoerd. Het vroegere systeem, met quota voor rij scholen, zou vervangen zijn door inschrijvingen op naam. Daarbij moeten kandidaten geruime tijd vooraf worden geregistreerd en zijn vervangingen niet langer mogelijk. Dat veroorzaakt voor de rij scholen aanzienlijke praktische en logistieke problemen. Die moeten immers kunnen inschatten wanneer een leerling klaar is voor het praktijkexamen. Leerlingen evolueren echter vaak sneller of trager dan verwacht. Een rigide systeem zonder enige flexibiliteit kan dan ook negatieve gevolgen hebben voor de kwaliteit van de opleiding en de slaagkansen van de kandidaten.

Daarnaast wijzen meerdere rij scholen op de afgenomen capaciteit van het examen centrum. Uit de informatie waarover ik beschik, blijkt dat het aantal examinatoren in Schaarbeek is afgenomen. Als gevolg daarvan worden er dagelijks minder examens afgenomen, wat leidt tot langere wachttijden en bijkomende druk op de rij scholen.

De rij scholen wijzen eveneens op de economische gevolgen: wanneer ze examens niet langer flexibel kunnen plannen of vervangen, riskeren ze te moeten betalen voor examens die uiteindelijk niet worden afgelegd. Vooral voor kleinere rij scholen kan dat zware financiële gevolgen hebben.

Ten slotte geven meerdere rij scholen aan dat het examen centrum de nieuwe maatregelen eenzijdig en zonder voorafgaand overleg heeft ingevoerd.

De situatie roept vragen op over de organisatie van de rijexamens in het gewest. Aangezien een groot deel van de examens via een examen centrum verloopt, kan een capaciteitsprobleem daar onmiddellijk gevolgen hebben voor het hele systeem.

¹¹⁶³ **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *L'accès et la fluidité des examens de conduite sont essentiels, à la fois pour la sécurité routière et pour l'égalité des chances. Il faut donc s'attaquer aux délais d'attente.*

Les centres d'examen exerçant un service public délégué, les règles d'organisation des examens sont fixées par le gouvernement. Celles-ci ne peuvent être modifiées qu'après consultation préalable des deux centres et de Bruxelles Mobilité. L'ACT les a pourtant modifiées unilatéralement. Après avoir contacté à plusieurs reprises l'ACT à ce sujet, mon cabinet et Bruxelles Mobilité s'entretiendront prochainement avec lui.

Par ailleurs, Bruxelles a un problème structurel de capacité, notamment parce que depuis 2018, elle n'a plus de centre de formation agréé pour les nouveaux examinateurs. L'ACT dispose actuellement de huit examinateurs à temps plein et quatre à temps partiel. En 2025, environ 50 examens pratiques ont été passés quotidiennement à l'ACT.

À cause des délais d'attente, le permis provisoire des candidats risque d'expirer et les auto-écoles rencontrent des problèmes d'organisation. En outre, en raison des récents changements de procédure chez ACT, les auto-écoles éprouvent de l'incertitude et un sentiment d'inégalité.

Welke rol, verantwoordelijkheid en ruimte heeft een examencentrum als ACT vandaag bij de praktische organisatie van de rijexamens?

Welke richtlijnen en adviezen geeft Brussel Mobiliteit wanneer een examencentrum zijn procedure voor inschrijvingen of planning wil wijzigen? Hoe wordt daarbij toegezien op het evenwicht tussen de organisatorische vrijheid van het centrum en de praktische behoeften van rij scholen en kandidaten?

Over welke capaciteit beschikt het examencentrum in Schaarbeek momenteel? Hoeveel examinatoren telt het? Hoeveel praktijkexamens kan het dagelijks organiseren?

Wat is de impact van de huidige situatie op de wachttijden voor kandidaten en op de werking van de erkende rij scholen?

Welke maatregelen neemt u om de capaciteit van het examencentrum uit te breiden? Welke mogelijkheden onderzoekt u om de capaciteit en de toegankelijkheid van de examens te verbeteren?

Hoe wilt u de capaciteit voor rijexamens en technische controles als gedelegeerde openbare diensten diversifiëren, bijvoorbeeld via bijkomende capaciteit of een extra centrum?

Voor duizenden Brusselaars vormt het behalen van een rijbewijs een belangrijke stap naar werk, opleiding en mobiliteit. Een betrouwbaar, toegankelijk en efficiënt systeem voor rijexamens is dan ook essentieel.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Brusselaars moeten op een vlotte en toegankelijke manier rijexamens kunnen afleggen. Dat is essentieel voor de verkeersveiligheid en om iedereen kansen te geven. Het probleem van de lange wachttijden moet dus worden aangepakt. Brussel Mobiliteit volgt de organisatie van de rijexamens nauwgezet en doet er alles aan om de situatie te verbeteren.

De examencentra voeren een gedelegeerde openbare dienst uit. Dat betekent dat de Brusselse regering de regels voor de organisatie van de rijexamens bepaalt. Een examencentrum mag dus niet eenzijdig de organisatie of planningsregels wijzigen. Toch heeft ACT zonder overleg meerdere aanpassingen doorgevoerd. Zowel Brussel Mobiliteit als mijn kabinet hebben daarover herhaaldelijk contact opgenomen met ACT.

Wijzigingen kunnen enkel doorgevoerd worden na voorafgaand overleg met beide centra en Brussel Mobiliteit. Enkel in geval van een positieve beoordeling, waarbij onder andere gekeken wordt naar de impact op de capaciteit, stelt Brussel Mobiliteit een geactualiseerde richtlijn op. Die aanpak moet ook in dit geval gerespecteerd worden. Mijn kabinet pleegt daarover binnenkort overleg met Brussel Mobiliteit en ACT.

Daarnaast kampen we in Brussel met een structureel capaciteitsprobleem. Door de regionalisering beschikt het gewest als sinds 2018 niet meer over een erkend

Afin d'améliorer structurellement la situation, Bruxelles Mobilité prépare une nouvelle plateforme numérique qui devrait rendre l'attribution des rendez-vous d'examen plus transparente et réduire les formalités dès cette année. Bruxelles Mobilité étudie aussi plusieurs pistes pour augmenter la capacité des centres d'examen.

Un centre d'examen de conduite doit légalement être rattaché à un centre de contrôle technique agréé. Actuellement, personne ne dispose de l'infrastructure et des agréments nécessaires pour exploiter un troisième centre à Bruxelles.

opleidingscentrum voor nieuwe examinatoren, terwijl het aantal erkende rijsscholen is toegenomen. ACT beschikt momenteel over acht voltijdse en vier deeltijdse examinatoren. In 2025 werden in het examen centrum in Schaarbeek in totaal 13.776 praktische rijexamens georganiseerd. Bij een normale bezetting vonden er in 2025 ongeveer 50 praktijkexamens per dag plaats bij ACT.

De beperkte capaciteit leidt tot lange wachttijden, met grote gevolgen voor kandidaten en rijsscholen. Kandidaten riskeren dat hun voorlopig rijbewijs verloopt of dat ze hun opleiding moeten overdoen, wat natuurlijk erg frustrerend is. Voor rijsscholen leidt dit tot organisatorische problemen: minder examenplaatsen, minder flexibiliteit en als gevolg van de recente procedurewijzigingen bij ACT ook onzekerheid en een gevoel van ongelijkheid tussen rijsscholen.

Om de situatie structureel te verbeteren werkt Brussel Mobiliteit aan een nieuw digitaal platform dat in 2026 operationeel wordt en een transparantere toewijzing van examenafspraken mogelijk moet maken, alsook minder administratieve rompslomp en een betrouwbaarder proces. Daarnaast onderzoekt Brussel Mobiliteit verschillende mogelijkheden om de capaciteit van de rijexamens te verhogen, waaronder het erkennen van extra examinatoren en een ruimere hervorming van de examen centra teneinde de efficiëntie te bevorderen.

Een rijexamen centrum moet wettelijk gekoppeld zijn aan een erkend keuringscentrum. Momenteel is er geen kandidaat met de nodige infrastructuur en erkenningen om een derde gecombineerd examen centrum uit te baten.

M. Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar) (en néerlandais).- *Qu'en est-il est la possibilité de remplacer un candidat empêché par un autre ?*

Quelles sanctions les centres d'examen encourent-ils en cas de non-respect des décisions du gouvernement ?

Vous souhaitez recruter du personnel supplémentaire, mais il n'y a plus de centre de formation agréé. Il n'est toujours pas possible de prendre rendez-vous par voie numérique, et si cela devient possible, il faut que des rendez-vous soient disponibles. Qui s'en chargera et veillera au bon déroulement des examens ? Dans quel délai ?

De heer Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar).- Hoe zit het dan met de mogelijkheid om een kandidaat die was ingeschreven voor een examen en die niet kan gaan, te vervangen door een andere?

U geeft zelf aan dat de examen centra de beslissingen van de regering moeten uitvoeren. Wat gebeurt er als ze dat niet doen? U zei dat ze uit eigen beweging initiatieven hebben genomen en dat u overleg wilt plegen, maar eigenlijk moeten die centra gewoon uw beslissingen uitvoeren. Overleg is mooi, maar op een bepaald moment moet u ook uw beslissing kunnen doordrukken.

U wilt dus de situatie verbeteren en extra personeel in dienst nemen. Het probleem is echter dat er geen erkend opleidingscentrum meer is. Er moeten dus toch heel wat problemen worden opgelost. Is er volgens u beterschap in zicht voor de Brusselaars? U hebt allicht de reportage van Bruzz over het onderwerp gezien. Het is toch schandalig dat er nog steeds geen afspraken kunnen worden gemaakt langs digitale weg. Maar zelfs als dat mogelijk wordt, moeten er nog afspraken beschikbaar zijn. Wanneer komen die er dan? Wie zal daarvoor zorgen en de examens in goede banen leiden? Beschikt u daarvoor over een soort tijdsplan? Hoeveel staan we uiteindelijk?

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).- *Il n'existe effectivement aucune sanction spécifique à l'encontre*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Er bestaan inderdaad geen specifieke sancties voor examen centra die onze

des centres d'examen qui ne tiennent pas compte de nos décisions, ce qui nous oblige à recourir à la concertation.

Le système numérique devrait être opérationnel d'ici à la fin de l'année. Pour remédier au manque structurel de capacité, nous souhaitons avant tout agréer davantage d'examineurs.

1165 **M. Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar) (en néerlandais).**- *Je poserai de nouvelles questions au besoin.*

- *L'incident est clos.*

1173 **QUESTION ORALE DE M. ALAIN DENEEF**

1173 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,**

1173 **et à Mme Audrey Henry, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de la Propreté publique et de l'Énergie,**

1173 **concernant l'état d'avancement du projet de réaménagement du boulevard de Waterloo.**

1175 **M. Alain Deneef (Les Engagés).**- Depuis plusieurs années, les autorités régionales annoncent leur volonté de transformer le tronçon reliant la porte de Namur à la place Louise, à savoir l'avenue de la Toison d'Or d'un côté et le boulevard de Waterloo de l'autre, en une artère emblématique. L'objectif est d'en faire une sorte de rue Rivoli - même si la comparaison est quelque peu audacieuse - avec des trottoirs élargis, des pistes cyclables séparées, une cinquantaine d'arbres plantés et une réduction des voies de circulation en surface.

Le permis d'urbanisme, délivré dès 2022, témoigne de cette ambition. Toutefois, trois ans plus tard, force est de constater que le chantier n'a toujours pas démarré. Les recours introduits au Conseil d'État, les négociations toujours en cours avec Interparking sur la zone de l'ancienne station-service, ainsi que l'absence de calendrier de mise en œuvre, laissent ce projet dans un état de grande incertitude.

En attendant, c'est un non-projet qui s'impose sur cette partie centrale de la ville : malpropreté, inconfort pour les usagers faibles, occupation anarchique de l'espace public, nuisances visuelles. L'espace semble figé dans une situation transitoire qui nuit à l'image de Bruxelles, à la qualité de vie des riverains et à l'attractivité commerciale de ce quartier pourtant central.

Un autre projet porté par les commerçants de cette artère prestigieuse existait cependant. Il envisageait des solutions

beslissingen naast zich neerleggen. We moeten dus wel in overleg gaan. Ik ontken niet dat de handhaving eenvoudiger zou zijn als er wel sancties bestonden.

We willen dat het digitale systeem tegen eind dit jaar online is. De toekenning wordt dan al eenvoudiger. Om het structurele capaciteitsstekort aan te pakken, willen we vooral meer examinatoren erkennen.

De heer Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar).- U gaf veel antwoorden. Ik zal het verslag nalezen en zo nodig nieuwe vragen stellen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ALAIN DENEEF

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Vekeersveiligheid en Dierenwelzijn,

en aan mevrouw Audrey Henry, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Openbare Netheid en Energie,

betreffende de voortgang van het heraanlegproject voor de Waterloolaan.

De heer Alain Deneef (Les Engagés) (in het Frans).- *Al jaren kondigt de regering aan dat ze het traject tussen de Naamsepoort en het Louizaplein wil omvormen tot een soort rue Rivoli met minder bovengrondse rijbanen, bredere trottoirs, aparte fietspaden en een vijftigtal bomen.*

De stedenbouwkundige vergunning werd in 2022 afgegeven, maar de werkzaamheden zijn nog steeds niet gestart door beroepen bij de Raad van State en onderhandelingen met Interparking over het voormalige tankstation.

Ondertussen doen de netheidsproblemen, de onveilige verkeerssituaties voor kwetsbare weggebruikers, het chaotisch gebruik van de openbare ruimte en de visuele overlast afbreuk aan het imago van Brussel, de levenskwaliteit van de omwonenden en de commerciële aantrekkelijkheid van de wijk. Er bestond nochtans een ander project, gedragen door de handelaars.

Hoever staat het herinrichtingsproject? Welke stappen moeten nog worden gezet voordat de werkzaamheden van start kunnen gaan? Zijn er gesprekken gaande over het wegnemen van de administratieve en juridische obstakels? Hebt u kennisgenomen van het alternatieve project van de handelaars? Worden er voorlopige maatregelen overwogen om de netheid en veiligheid te verbeteren?

alternatives au projet actuel. Dès lors que ce dernier ne débouche sur rien, n'est-il pas opportun de repenser l'approche suivie ?

Quel est l'état d'avancement actuel du projet de réaménagement du boulevard de Waterloo et de l'avenue de la Toison d'Or ?

Avez-vous pris connaissance du projet alternatif proposé par les commerçants de cette artère ?

Quelles étapes restent encore à franchir avant un éventuel démarrage des travaux ? Des discussions sont-elles en cours entre votre cabinet, Bruxelles Mobilité, Beliris et Interparking concernant la levée des obstacles administratifs et juridiques au lancement du chantier ?

Enfin, des mesures provisoires sont-elles à l'étude pour améliorer l'état de propreté et de sécurité de cette portion de la Petite ceinture en attendant le lancement des travaux définitifs ?

1177 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'avenue de la Toison d'Or n'a plus connu d'évolution fondamentale depuis les années 1970, et cela se voit. Aujourd'hui, il y a quasi-unanimité pour dire que la situation de cet axe doit évoluer vers plus de modernité, de convivialité et d'attractivité économique. Comme vous le savez, un projet de réaménagement relativement équilibré existe : il prévoit une réorganisation des conditions de circulation pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes, ainsi que de nouveaux revêtements, des plantations et un nouvel éclairage.

Susceptible d'insuffler un nouveau dynamisme au quartier, le projet a reçu son permis d'urbanisme en 2022, sous le gouvernement régional précédent. Nous avons confié l'exécution de ce projet d'envergure à Beliris, avec une enveloppe conséquente de 16 millions d'euros prévue dans le cadre de l'avenant 15 de Beliris.

Le permis ayant été attaqué devant le Conseil d'État par les gestionnaires des parkings souterrains situés dans la zone, cette enveloppe est aujourd'hui bloquée. Dans ce contexte d'incertitude, Beliris n'a pas souhaité entamer les travaux. À présent qu'un nouveau gouvernement régional est en place, il me semblerait pertinent de relancer les discussions sur ce dossier avec le nouveau ministre de tutelle pour Beliris, en concertation avec le ministre-président et l'ensemble du gouvernement.

En ce qui concerne le projet alternatif, nous en avons évidemment tenu compte lors de l'élaboration du projet. Il s'agit d'un dossier présentant un long historique - lancé du temps de mon prédécesseur, Pascal Smet - et dans le cadre duquel des contacts tant formels qu'informels ont été pris. Pour l'heure, le recours constitue le seul obstacle restant au lancement de travaux attendus de longue date.

1179 **M. Alain Deneef (Les Engagés).**- Je suis heureux d'entendre que, globalement, il existe un consensus pour faire avancer ce projet tel qu'il avait été établi.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Iedereen is het erover eens dat de Gulden Vlieslaan moderner, gezelliger en economisch aantrekkelijker moet worden. Het herinrichtingsproject omvat een reorganisatie van het voetgangers-, fietsers- en autoverkeer, alsook nieuwe bestrating, beplanting en verlichting.*

Het project kreeg in 2022 een stedenbouwkundige vergunning. De vorige regering vertrouwde de uitvoering toe aan Beliris en maakte 16 miljoen euro vrij. Door het beroep van de beheerders van de ondergrondse parkeergarages bij de Raad van State is dat budget evenwel geblokkeerd en wilde Beliris niet met de werken beginnen. Nu er een nieuwe regering is, lijkt het zinvol om de gesprekken opnieuw op te starten met de bevoegde federale minister.

We hebben uiteraard rekening gehouden met de voorstellen van de handelaars. Het beroep vormt het enige resterende obstakel voor de start van de langverwachte werkzaamheden.

De heer Alain Deneef (Les Engagés) (in het Frans).- *Ik ben blij te horen dat er een consensus bestaat om het project voort te zetten en dat u opnieuw contact zult opnemen met de bevoegde*

Comme nous le savons, un recours au Conseil d'État peut bloquer l'exécution d'un projet. Cela arrive très souvent, voire trop souvent à Bruxelles. Ce recours a amené, dites-vous, Beliris à mettre le projet en pause.

Nous avons maintenant un gouvernement de plein exercice, et je suis heureux d'entendre que vous allez reprendre contact avec le ministre de tutelle de Beliris pour voir dans quelle mesure il souhaite aller de l'avant. Quoi qu'il en soit, il faut attendre le résultat du recours au Conseil d'État.

Je vous remercie pour l'attention que vous continuerez à porter à ce dossier.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME SOFIA BENNANI

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

concernant le chantier de réaménagement de la barrière de Saint-Gilles et son impact sur la mobilité.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés). - Le 9 mars 2026, Bruxelles Mobilité a annoncé le démarrage du chantier de réaménagement de la barrière de Saint-Gilles et de l'avenue du Parc. Ce projet vise à transformer la configuration de ce carrefour, qui est aujourd'hui peu lisible et accidentogène.

Le chantier se déroulera en plusieurs phases : démontage de la fontaine au printemps 2026, travaux de canalisations par Vivaqua, renouvellement des voies de tram par la STIB à l'automne 2026, puis, réaménagement global de l'espace public par Bruxelles Mobilité en 2027. À terme, les rails de tram traverseront le carrefour au centre, les trottoirs seront élargis, les passages pour piétons seront raccourcis et la circulation automobile sera organisée autour d'un rond-point à une seule bande.

Depuis le 6 avril 2026, les travaux de Vivaqua entraînent notamment la fermeture de la rue Théodore Verhaegen et de la chaussée de Waterloo en direction du centre-ville. Compte tenu de l'importance de ce carrefour pour la mobilité locale, voire régionale, et pour les transports publics, plusieurs précisions apparaissent nécessaires quant aux impacts de ce chantier et aux modalités de gestion de la circulation durant les différentes phases.

Pour Les Engagés, la participation citoyenne est un élément essentiel de l'action publique et politique. Elle associe les habitants aux décisions qui affectent directement leur cadre de vie et améliore la qualité des politiques publiques.

minister voor Beliris, maar hoe dan ook moeten we het resultaat van het beroep bij de Raad van State afwachten.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW SOFIA BENNANI

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de herinrichtingswerken aan de Bareel van Sint-Gillis en de gevolgen voor de mobiliteit.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans). - Op 9 maart 2026 begon Brussel Mobiliteit met de herinrichting van de Bareel van Sint-Gillis en de Parklaan, om dat kruispunt duidelijker en veiliger te maken. De werkzaamheden zullen in fases verlopen en in 2027 afgerond zijn. Dit project heeft een grote impact op de lokale en gewestelijke mobiliteit en op het openbaar vervoer.

Welke omleidingen zijn er gepland tijdens de verschillende fases van het project, en in het bijzonder sinds op 6 april de Théodore Verhaegenstraat en de Waterlooosesteenweg in de richting van het stadscentrum afgesloten zijn? Hoe wordt ervoor gezorgd dat het openbaar vervoer in die zone blijft rijden en toegankelijk is?

Is er een analyse gemaakt van de ongevallen die de laatste jaren aan de Bareel van Sint-Gillis zijn gebeurd? Zo ja, wat is daaruit gebleken? Hoe zal de herinrichting de verkeersveiligheid en de doorstroming van zowel privaat als publiek vervoer verbeteren? Hoe zal die verbetering gemeten worden?

Hoe is de gemeente Sint-Gillis bij de planning van het project betrokken geweest? Welk advies heeft ze erover uitgebracht?

Voor Les Engagés is het essentieel dat bewoners betrokken worden bij beslissingen die hen direct beïnvloeden. Welke vormen van burgerparticipatie zijn er geweest voor dit project? Welke elementen daaruit hebben hun weg gevonden naar het finale ontwerp?

Quelles mesures de gestion du trafic et quels itinéraires de déviation ont-ils été prévus durant les différentes phases du chantier, notamment lors de la fermeture de la rue Théodore Verhaegen et de la chaussée de Waterloo en direction du centre-ville ? Quelles adaptations sont-elles adoptées pour garantir la continuité et l'accessibilité des transports publics dans le secteur pendant les travaux ?

Une analyse des accidents survenus à la barrière de Saint-Gilles au cours des dernières années a-t-elle été réalisée ? Le cas échéant, quels en sont les principaux constats ? Comment les aménagements prévus visent-ils à améliorer la sécurité routière pour les différents usagers ?

Par ailleurs, quels dispositifs de suivi et d'évaluation sont-ils prévus après la mise en service du nouvel aménagement, afin d'en mesurer les effets sur la sécurité routière, la fluidité du trafic et la circulation des transports publics ?

Quelle a été l'implication de la commune dans l'élaboration du projet et quel avis a-t-elle rendu à ce sujet ?

Quelles démarches de participation citoyenne ont-elles été organisées dans ce cadre et sous quelles formes - réunions publiques, consultations, enquêtes, ateliers participatifs, etc. ? Quels enseignements ont-ils été tirés de ces contributions dans la conception finale du projet ?

1187 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Le réaménagement de la barrière de Saint-Gilles s'inscrit dans la volonté claire du gouvernement d'intervenir sur les carrefours les plus problématiques de la Région. Ces points noirs sont bien identifiés : outre la barrière de Saint-Gilles, il s'agit notamment de la place Saintelette, de la place Meiser, du square Vandervelde, du square De Trooz ou encore du rond-point Louise.

S'agissant de la gestion du chantier, celui-ci se déroule en plusieurs phases impliquant différents intervenants. La phase la plus contraignante est celle des travaux de Vivaqua, dont l'organisation ne relève pas directement de Bruxelles Mobilité. Celle-ci a néanmoins été validée dans le cadre de la commission de coordination des chantiers, qui veille à intégrer l'ensemble des enjeux d'accessibilité, tous modes de déplacement confondus.

Des itinéraires de déviation sont prévus et une signalisation adaptée est mise en place afin d'accompagner les usagers durant les différentes phases, notamment lors de la fermeture de la rue Théodore Verhaegen et de la chaussée de Waterloo en direction du centre-ville.

Concernant les transports publics, une attention particulière est portée à la continuité du service. Les adaptations nécessaires ont été définies en concertation avec la STIB, afin de limiter autant que possible les perturbations et de garantir l'accessibilité du secteur pendant les travaux, même si l'impact sera inévitable. J'en profite pour remercier les riverains et les usagers pour leur

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De Bareel van Sint-Gillis is een van die zwarte punten die de regering zal aanpakken. Het project bestaat inderdaad uit verschillende fasen, waaronder de noodzakelijke ingrepen door Vivaqua. Die vallen niet direct onder Brussel Mobiliteit, maar zijn wel gevalideerd door de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen.*

Er is voorzien in omleidingen en in aangepaste signalisatie, met name tijdens de afsluiting van de Théodore Verhaegenstraat en de Waterloosesteenweg in de richting van het stadscentrum. Om het openbaar vervoer zo normaal mogelijk te laten rijden in die zone, zijn met de MIVB de nodige aanpassingen afgesproken.

In 2019-2024 vielen gemiddeld vier slachtoffers per jaar te betreuren, waaronder vooral kwetsbare weggebruikers: fietsers, stepgebruikers en voetgangers. Dat heeft te maken met de onduidelijke, haast surrealistische inrichting van de rotonde.

Dankzij de herinrichting krijgen we voortaan een rotonde met één rijstrook, regelmatige wegbreedtes, minder noodzaak om de sporen over te steken, veiligere voetgangersoversteekplaatsen en bredere trottoirs.

Brussel Mobiliteit zal de herinrichting continu evalueren en analyses uitvoeren als er moeilijkheden worden vastgesteld, met name na ongevallen. De evolutie van die laatste is een belangrijke indicator voor succes.

patience, qui sera récompensée car il s'agit d'un investissement pour un mieux.

L'intervention se justifie pleinement au regard des constats en matière de sécurité routière. Sur la période 2019-2024, une moyenne de quatre victimes par an a été recensée, dont une large majorité d'usagers vulnérables : cyclistes, usagers de trottinettes et piétons. Les analyses ont mis en évidence plusieurs facteurs structurels : manque de lisibilité des trajectoires, conflits d'angles morts, non-respect des priorités dans un schéma complexe, multiplicité des mouvements, présence de rails de tram en courbe, traversées piétonnes exposées et état dégradé du revêtement. La situation actuelle est quelque peu surréaliste, digne de Magritte : ceci est pas un rond-point.

Le projet de réaménagement répond directement à ces problématiques. Il vise à simplifier fortement la configuration du carrefour, notamment via un giratoire à une seule bande, la régularisation des largeurs de voirie, la réduction des franchissements de rails, la sécurisation des traversées piétonnes sur plateau et l'élargissement des trottoirs. Les branches du carrefour sont rationalisées, ce qui améliore la lisibilité et réduit les conflits.

En matière d'évaluation, Bruxelles Mobilité assure un suivi continu des aménagements. Si aucun dispositif standardisé systématique n'est prévu, des analyses sont réalisées en cas de difficulté constatée, notamment après accident. L'évolution du nombre et de la gravité des accidents constitue un indicateur central de l'efficacité de l'intervention.

La commune de Saint-Gilles a été étroitement associée à l'élaboration du projet, par l'entremise du comité d'accompagnement de l'étude. Par ailleurs, une démarche de participation citoyenne a été organisée en 2021-2022 autour de l'avenue du Parc, sous forme d'ateliers et de séances d'information. Ces contributions ont permis d'orienter le projet vers une meilleure hiérarchisation des modes, un apaisement du trafic et une requalification des espaces piétons. Une enquête publique classique a bien entendu également été organisée.

Dans ce contexte, le réaménagement de la barrière de Saint-Gilles constitue une intervention attendue et hautement nécessaire pour enfin transformer un carrefour aujourd'hui très accidentogène en un espace public plus sûr, plus lisible et mieux adapté aux usages urbains.

1189 **Mme Sofia Bennani (Les Engagés).** - La barrière de Saint-Gilles constitue en effet un carrefour accidentogène. Régulièrement confondu avec un rond-point, il est dangereux pour tous les usagers. Un aménagement clair est absolument nécessaire.

La priorité des Engagés est de construire un aménagement en concertation avec la population. Ce carrefour présente la particularité de voir se rencontrer différents schémas sociaux. Certaines personnes seront attirées par les ateliers participatifs, mais d'autres devront être sollicitées par du porte à porte. Ce

De gemeente Sint-Gillis was nauw bij de planning van dit project betrokken, via het begeleidingscomité van het onderzoek. Naast een klassiek openbaar onderzoek had er in 2021-2022 burgerparticipatie plaats over de Parklaan, met workshops en infosessies. Dat heeft geleid tot een betere prioritering van de vervoersmodi, verkeersremmende maatregelen en een aanpassing van de voetgangerszones.

Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés) (in het Frans). - Voor Les Engagés is het essentieel dat de noodzakelijke herinrichting in overleg met de bevolking gebeurt. Dat overleg kan best verschillende vormen aannemen: naargelang de bevolkingsgroep zijn participatieve workshops dan wel huisbezoeken meer aangewezen.

- Het incident is gesloten.

projet a besoin d'une adhésion large et globale de la population. Pour les Engagés, c'est absolument fondamental.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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

concernant le bilan de la nouvelle signalisation CBTC de la STIB.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Dans le cadre de la modernisation continue de son réseau, la STIB procède au remplacement de son système de signalisation du métro par un dispositif de nouvelle génération, à savoir un système de contrôle-commande des trains par télécommunications (CBTC). Ce nouveau dispositif devrait permettre non seulement d'optimiser la capacité et la fluidité du trafic, mais aussi de renforcer la sécurité des voyageurs et du personnel en offrant des fonctionnalités avancées de contrôle et de surveillance.

Depuis quelques semaines, des travaux sont menés de manière progressive pour réduire au maximum les perturbations sur le réseau. Par exemple, la ligne 5, plus précisément le tronçon entre les stations Jacques Brel et Érasme a été équipée en priorité, et les premiers tests techniques ont été réalisés lors de périodes de faible affluence afin de valider le fonctionnement du nouveau système. Par ailleurs, la STIB a annoncé que des essais similaires auraient prochainement lieu sur l'antenne Stockel de la ligne 1.

Étant donné que le déploiement du système CBTC s'inscrit dans une démarche stratégique globale visant à moderniser l'ensemble du réseau de métro bruxellois, il est pertinent de rappeler que la fiabilité et la qualité des transports en commun constituent un enjeu central pour Bruxelles. Pour le groupe libéral, il est impossible de promouvoir efficacement la multimodalité et une mobilité durable à Bruxelles si les réseaux de transports en commun ne sont pas performants, réguliers et sécurisés.

Le système CBTC représente donc un levier essentiel pour améliorer le service offert aux voyageurs, renforcer la confiance dans les transports publics et soutenir le développement d'une Région plus accessible et mieux connectée. Dans ce contexte, il est important de pouvoir analyser le fonctionnement et les effets du dispositif CBTC, tant sur la régularité et la capacité du métro que sur l'expérience des usagers, afin d'assurer que cette modernisation serve pleinement les objectifs de mobilité de la capitale.

Quelle est l'influence du système CBTC sur les correspondances et l'information en temps réel pour les voyageurs ?

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Veiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de balans van de nieuwe CBTC-signalisatie van de MIVB.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- Om haar netwerk te moderniseren, vervangt de MIVB haar signalisatiesysteem door het nieuwe automatische controlesysteem voor trein- en metroverkeer (CBTC), dat niet alleen de capaciteit en doorstroming moet verbeteren, maar ook geavanceerde controle- en bewakingsfuncties heeft.

De omschakeling gebeurt stapsgewijs om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Zo werd metrolijn 5 al uitgerust met het systeem tussen de stations Jacques Brel en Erasmus en zijn er technische tests uitgevoerd tijdens de daluren.

Als we multimodaliteit en duurzame mobiliteit willen promoten, moeten we een betrouwbaar en veilig openbaar vervoer kunnen aanbieden aan de reizigers. Het CBTC-systeem is daarbij een essentieel instrument.

Welke invloed heeft het CBTC-systeem op de aansluitingen en de realtime-informatie voor de reizigers? Wat zijn de voornaamste innovaties ten opzichte van het oude signalisatiesysteem? Hoe helpt het CBTC-systeem incidenten te voorzien of te beheren? Welke operationele voordelen zijn er op metrolijn 5 vastgesteld op het gebied van frequentie, onderlinge afstand en doorstroming van de metrostellen?

Welke volgende stappen zijn er gepland om het systeem uit te breiden naar andere metrolijnen? Welke specifieke vaardigheden zijn nodig voor het onderhoud en de monitoring van het systeem en hoe wordt het personeel daarop voorbereid?

Quels sont les principaux éléments innovants du dispositif CBTC par rapport à l'ancien système de signalisation ?

Comment le système CBTC permet-il d'anticiper ou de gérer les incidents sur le réseau ?

Quel bilan dressez-vous de l'efficacité du dispositif CBTC pour améliorer la régularité, la fluidité et la capacité du trafic sur la ligne 5 ? En d'autres termes, quels sont les avantages opérationnels constatés en matière de fréquence, d'espacement et de fluidité des rames ?

Quelles sont les étapes prévues pour étendre le système CBTC à d'autres lignes du métro ?

Enfin, quelles sont les compétences spécifiques nécessaires pour la maintenance et le suivi du système et comment la transition vers le système CBTC est-elle gérée pour le personnel existant ?

1197 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** Je suis pleinement engagée en faveur d'un réseau de transports publics efficace et fiable. L'amélioration de la performance de nos lignes de métro est donc une priorité, à laquelle la STIB et mon cabinet accordent une attention constante. Des investissements considérables ont été réalisés dans le matériel roulant durant la législature précédente. Ainsi, la modernisation des lignes 1 et 5 a bien progressé et je vous assure que les lignes 2 et 6 n'échappent pas à notre attention.

Le système de signalisation CBTC (contrôle-commande des trains par télécommunications) remplace le système classique à « blocs fixes », où un métro ne peut s'engager dans un tronçon déjà occupé par un autre métro. Le CBTC repose plutôt sur une communication directe entre les rames, permettant de connaître en temps réel leur position relative. Cela autorise une circulation plus rapprochée, une amélioration des fréquences, une régulation plus fine et souple, et une meilleure gestion des incidents grâce à une localisation précise des véhicules.

Ceci nous a permis d'améliorer l'offre et la fiabilité sur les lignes 1 et 5. À terme, ce système pourrait évoluer vers une automatisation, mais cela nécessitera des investissements supplémentaires non négligeables. Ma priorité sera d'améliorer sensiblement l'exploitation classique, en particulier sur les lignes 2 et 6.

Les nouvelles rames M7 utilisent les équipements CBTC déjà en service, ce qui limite l'exploitation de ces rames aux lignes 1 et 5. Le déploiement du CBTC sur les lignes 2 et 6 - initialement prévu pour remplacer une signalisation en fin de vie - représente un investissement important qui ne pourra pas être réalisé durant cette législature, pour des raisons budgétaires. Toutefois, des investissements beaucoup plus ciblés pourraient déjà permettre d'y exploiter les rames M7 d'ici la fin de la législature, voire déjà en 2028, avec un gain opérationnel significatif. Cette piste est en voie de concrétisation.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Efficiënt en betrouwbaar openbaar vervoer is een prioriteit voor mijn kabinet en voor de MIVB. We hebben tijdens de vorige regeerperiode fors geïnvesteerd in rollend materieel en de modernisering is al flink gevorderd.

In tegenstelling tot het oude signalisatiesysteem, maakt het CBTC-systeem directe communicatie over de precieze locatie van de metrostellen mogelijk en dus een hogere frequentie, een nauwkeurigere en flexibelere regeling en een beter beheer van incidenten. Op termijn zou het kunnen evolueren naar een automatisering, maar dat is vrij duur.

Aangezien het CBTC-systeem wordt gebruikt in de M7-metrostellen, is het beperkt tot lijnen 1 en 5. De geplande uitrol op lijnen 2 en 6 vereist een aanzienlijke investering, die deze regering om budgettaire redenen niet zal doen. Momenteel werken we echter aan gerichtere investeringen om tegen het einde van de regeerperiode M7-stellen op die lijnen te laten rijden.

De technische teams van de MIVB werden van meet af aan bij het project betrokken, waardoor ze geleidelijk aan de nodige vaardigheden konden ontwikkelen, met de hulp van de leverancier.

Enfin, le projet CBTC a été conçu en associant dès le départ les équipes techniques de la STIB, afin de garantir une appropriation progressive de la technologie. Le déploiement s'est fait par étapes depuis 2021 : d'abord la circulation des M7, ensuite les équipements au niveau du dépôt Erasme, puis la régulation. Ceci a permis aux équipes de la STIB, avec l'aide du fournisseur, de développer de façon progressive les compétences nécessaires, notamment en télécommunications et en systèmes de sécurité ferroviaire.

1199 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- La performance de nos transports en commun et la sécurité du réseau constituent une priorité pour notre groupe. Ces éléments sont essentiels en vue d'un véritable report modal pour les Bruxellois ainsi que pour les autres personnes qui empruntent le réseau de la STIB.

Le déploiement du système CBTC est essentiel pour la STIB, car il permet de faire circuler davantage de métros, de réduire les temps d'attente et d'augmenter la ponctualité tout en renforçant la sécurité des déplacements. Il s'agit donc d'un investissement clé pour offrir un service plus fiable et plus attractif aux usagers, sans devoir construire de nouvelles infrastructures lourdes.

- *L'incident est clos.*

1203 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

1203 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,**

1203 **et à Mme Ans Persoons, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Environnement, du Climat, de la Rénovation urbaine, du Patrimoine et de l'Image de Bruxelles,**

1203 **concernant l'impact des effondrements de voirie sur le réseau de la STIB.**

1205 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Depuis la mi-janvier, une série d'effondrements de voirie ont affecté lourdement la circulation des trams de la STIB, avec des interruptions et déviations successives sur plusieurs lignes structurantes du réseau, notamment les lignes 7, 81, 92, ainsi que les lignes desservant les axes Rogier, Churchill/Longchamp, la chaussée de Haecht ou encore l'avenue Victor Jacobs.

Ces incidents ont un impact direct sur des milliers de voyageurs au quotidien et alimentent un sentiment de dégradation générale de la qualité du service. Selon Vivaqua, ces effondrements trouvent en grande partie leur origine dans l'état du réseau d'égouttage, parfois profondément enfoui, avec des problèmes d'étanchéité qui provoquent des vides sous la voirie.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- Dankzij het CBTC-systeem kunnen de metro's dichter na elkaar en bovendien veiliger rijden. Het is dus een cruciale investering voor de MIVB om een betrouwbare en aantrekkelijke dienstverlening te bieden en de modal shift te bevorderen, zonder nieuwe zware infrastructuur te moeten aanleggen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

en aan mevrouw Ans Persoons, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Leefmilieu, Klimaat, Stadsvernieuwing, Erfgoed en het Imago van Brussel,

betreffende de gevolgen van wegverzakkingen voor het MIVB-netwerk.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- Sinds half januari heeft een reeks wegverzakkingen het tramverkeer ernstig verstoord. Volgens Vivaqua zijn die grotendeels te wijten aan de toestand van het rioolnetwerk, waarvan nog meer dan 200 km moet worden gerenoveerd.

Hoe beoordeelt u de omvang en de ernst van de wegverzakkingen die het tramnet van de MIVB de afgelopen maanden hebben getroffen? Kunt u ons een overzicht bezorgen van het aantal incidenten, de getroffen lijnen, de gemiddelde duur van de dienstonderbreking en het aantal betrokken reizigers?

Hoe zijn de verantwoordelijkheden verdeeld tussen de MIVB, Vivaqua, Brussel Mobiliteit en de gemeenten wanneer een wegverzakking de infrastructuur van de MIVB treft? Bestaat er een formeel samenwerkingsprotocol voor het beheer van dit

Par ailleurs, un état des lieux du réseau fait apparaître encore plus de 200 km d'égouts à rénover, pour des montants annuels de l'ordre de plusieurs dizaines de millions d'euros, dans un contexte d'endettement déjà préoccupant de Vivaqua. De son côté, la STIB rappelle qu'elle ne gère ni la voirie, ni les égouts, mais qu'elle subit les conséquences opérationnelles de ces affaissements qui perturbent fréquemment son offre.

Comment évaluez-vous l'ampleur et la gravité des effondrements de voirie ayant affecté le réseau de trams de la STIB ces derniers mois ? Qu'en est-il du nombre d'incidents, des lignes touchées, de la durée moyenne d'interruption du service et du nombre estimé de voyageurs concernés ? Le gouvernement dispose-t-il d'un suivi consolidé ? Le cas échéant, pourriez-vous fournir au secrétariat de la commission des informations chiffrées ?

Quelle est la répartition des rôles et des responsabilités entre la STIB, Vivaqua, Bruxelles Mobilité et les communes lorsqu'un effondrement de voirie touche l'infrastructure de la STIB ? Qui constate, qui décide, qui finance, qui coordonne, et sous quelle autorité ultime cette chaîne d'acteurs est-elle placée ?

Existe-t-il aujourd'hui un protocole formalisé de coopération pour la gestion de ce type d'incidents : détection, sécurisation du site, planification des travaux, information aux usagers et délais de remise en service, essentiel pour les citoyens. Dans l'affirmative, pouvez-vous nous en communiquer les grandes lignes ?

Au-delà de la gestion ponctuelle, quels moyens supplémentaires, en matière d'investissements et de planification pluriannuelle, les autorités régionales vont-elles mobiliser pour accélérer la rénovation du réseau d'égouttage à risque sous les tracés des lignes de tram et de bus structurantes, afin de réduire durablement le risque d'effondrements de voirie ?

Étant donné les alertes récurrentes au sujet de la situation financière et de la gouvernance de Vivaqua, cette compagnie est-elle aujourd'hui encore en mesure de répondre aux besoins de rénovation massifs du réseau d'égouts bruxellois ?

1207 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Les affaissements et effondrements de voirie observés ces derniers mois constituent un problème réel, avec un impact non négligeable sur l'exploitation du réseau de la STIB. Entre janvier et mi-mars 2026, plusieurs incidents ont affecté notamment les lignes 92, 81, 25 et 62, avec des interruptions ou déviations parfois de plusieurs jours à plusieurs semaines.

À titre plus global, Vivaqua a recensé 32 interventions liées à des affaissements sur le réseau d'égouttage au 24 mars 2026. Tous n'affectent pas le réseau de la STIB, mais ces événements peuvent effectivement perturber significativement le service et les déplacements de nombreux usagers.

En ce qui concerne les responsabilités, la STIB est généralement la première à détecter un incident et prend immédiatement les

soort incidenten: opsporing, beveiliging van de locatie, planning van de werken, informatie aan de gebruikers en termijnen voor het herstel van de dienstverlening? Kunt u ons de grote lijnen toelichten?

Zal de regering extra middelen inzetten om de renovatie van het rioolnetwerk onder de tracés van tram- en buslijnen te versnellen? Is Vivaqua, gezien haar bestuurlijke en financiële problemen, nog steeds in staat het rioolnetwerk te renoveren?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Tussen januari en half maart 2026 hebben verschillende wegverzakkingen met name de lijnen 92, 81, 25 en 62 getroffen, met onderbrekingen of omleidingen die soms meerdere dagen tot meerdere weken duurden.

De MIVB is doorgaans de eerste die een incident opmerkt en neemt onmiddellijk de nodige maatregelen om de veiligheid te waarborgen, door de dienstverlening te onderbreken of aan te passen. Brussel Mobiliteit zorgt vervolgens voor de beveiliging van de gewestwegen en coördineert de eerste interventies. Vivaqua gaat na of de oorzaak van de verzakking verband houdt met het rioolnetwerk. Ook de andere nutsbedrijven (MIVB, Sibelga) onderzoeken hun eigen installaties. Elke beheerder is verantwoordelijk voor het herstellen van zijn infrastructuur.

mesures nécessaires pour garantir la sécurité, en interrompant ou adaptant le service. Bruxelles Mobilité assure ensuite la sécurisation de la voirie régionale et coordonne les premières interventions et leur périmètre. Vivaqua intervient pour vérifier si l'origine de l'affaissement est liée au réseau d'égouttage, tandis que les autres impétrants - STIB, Sibelga, etc. - examinent leurs propres installations. Le principe est que chaque gestionnaire est responsable des réparations liées à ses infrastructures.

Il existe par ailleurs des procédures opérationnelles bien établies, notamment au sein de Bruxelles Mobilité, couvrant l'ensemble de la gestion de ces incidents : détection, sécurisation rapide du site, coordination entre acteurs, mise en place de déviations, information des usagers. Ces mécanismes, même s'ils ne prennent pas la forme d'un protocole unique formel, permettent une réaction coordonnée et rapide entre les différentes parties prenantes.

Concernant la prévention, Vivaqua a identifié environ 220 km d'égouts nécessitant une rénovation à court ou moyen terme, sur la base d'une analyse croisant l'état des infrastructures et les conséquences potentielles d'une défaillance. Ces travaux sont planifiés sur une période d'environ quinze ans, en tenant compte de contraintes importantes : capacité de la ville à absorber les chantiers, coordination avec les autres acteurs, procédures administratives, conditions techniques et disponibilité des ressources.

Soulignons que, même indépendamment des contraintes budgétaires de Vivaqua, dont le gouvernement est pleinement conscient, il n'est techniquement pas possible de mener simultanément l'ensemble de ces chantiers.

Enfin, Vivaqua dispose de mécanismes assurantiels lui permettant d'indemniser les dommages lorsqu'une responsabilité est établie, y compris vis-à-vis de la STIB. Ceux-ci couvrent tant les réparations que les pertes d'exploitation.

Les répercussions de ces incidents - même s'ils restent relativement ponctuels à l'échelle du réseau - révèlent des enjeux structurels importants liés à l'état de nos infrastructures souterraines. En coordination avec les acteurs concernés, nous assurons à la fois une gestion réactive de ces situations et, à long terme, une planification des investissements nécessaires pour en réduire durablement la fréquence et l'impact.

1209 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Il y a quelques mois, dans le cadre de la commission de l'Environnement et de l'Énergie, nous avons eu la possibilité d'échanger avec Vivaqua concernant la vétusté du réseau d'égouts à Bruxelles.

Vivaqua dispose d'un cadastre des voiries les plus problématiques, où le réseau est le plus vétuste. Il me paraît en tout cas essentiel qu'une collaboration renforcée soit mise en place entre Vivaqua - qui dispose d'une série de données et d'informations -, la STIB et Bruxelles Mobilité, pour veiller à ce que nos voiries soient entretenues le mieux possible et éviter que

Er bestaan goed ingeburgerde procedures voor de opsporing, de snelle beveiliging van de locatie, de coördinatie tussen de actoren, de instelling van omleidingen en de informatieverstrekking aan de gebruikers. Hoewel die niet in een formeel protocol zijn opgenomen, maken ze een gecoördineerde en snelle reactie mogelijk.

Vivaqua heeft ongeveer 220 km riolering geïdentificeerd die op korte of middellange termijn moet worden gerenoveerd. Die werkzaamheden zijn gepland over een periode van vijftien jaar. Los van de budgettaire beperkingen van Vivaqua is het technisch niet mogelijk om alle werken tegelijkertijd uit te voeren.

Vivaqua beschikt over verzekeringsmechanismen waarmee het schade kan vergoeden, ook ten opzichte van de MIVB. Die vergoedingen dekken zowel herstellingen als exploitatieverliezen.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- Het lijkt mij essentieel dat de samenwerking wordt versterkt tussen Vivaqua, dat over een kadaster beschikt van de meest problematische wegen, waar het netwerk het meest verouderd is, de MIVB en Brussel Mobiliteit. Elke wegverzakking kan immers een impact hebben op de mobiliteit, zowel voor automobilisten als voor gebruikers van het openbaar vervoer.

Ik kan niet genoeg het belang benadrukken van coördinatie in een vroeg stadium, e-mailcontact, de planning van de

ces dernières s'effondrent. En effet, chaque effondrement peut bloquer des lignes de bus ou de tram, perturber lourdement le réseau et avoir un impact sur toute la mobilité au sens large, que ce soit pour les automobilistes ou les usagers des transports en commun.

J'insiste dès lors vraiment sur l'importance de la coordination en amont, les échanges de courriels, la planification des travaux, les interventions d'urgence et la réduction maximale de la durée des travaux. Ces éléments sont indispensables pour assurer une mobilité fiable au quotidien pour toutes et tous.

Je vous remercie du suivi qui sera assuré avec les autorités compétentes.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI

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

concernant la sécurité et la gestion des tunnels bruxellois face aux véhicules hors gabarit.

Mme Aurélie Czekalski (MR).- Nous apprenions dernièrement dans la presse qu'un incident impliquant un camion s'est produit à l'entrée du tunnel Botanique, entraînant la fermeture de celui-ci à la circulation en direction de la basilique de Koekelberg. Selon Bruxelles Mobilité, le simple remorquage du véhicule ne suffit pas à permettre une réouverture immédiate de l'infrastructure. Une inspection approfondie du tunnel doit en effet être réalisée afin d'évaluer son état et de vérifier sa stabilité à la suite de l'incident.

Cet événement met en lumière les enjeux importants liés à la sécurité et à la résilience des infrastructures routières bruxelloises, en particulier des tunnels, ponts et ouvrages d'art soumis à une circulation intense et à des contraintes structurelles élevées. La fermeture, même temporaire, d'un axe structurant comme le tunnel Botanique entraîne des répercussions significatives sur la fluidité du trafic, avec un report massif de la circulation de la Petite ceinture vers les voiries avoisinantes. Cela génère d'importants embouteillages et une augmentation des risques d'accidents.

De telles situations soulignent également l'impact que peuvent avoir des incidents ponctuels sur l'ensemble du réseau de mobilité régional, tant pour les usagers motorisés que pour les transports publics et les services de secours. Elles interrogent enfin la capacité de la Région à prévenir ce type d'événements, à garantir un contrôle efficace de l'accès des véhicules aux infrastructures sensibles et à assurer un suivi rigoureux de l'état

werkzaamheden, noodinterventies en het zo kort mogelijk houden van de duur van de werkzaamheden.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de veiligheid en het beheer van de Brusselse tunnels bij incidenten met buitenmaatse voertuigen.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- Onlangs moest de Kruidtuintunnel worden gesloten na een incident met een vrachtwagen. Na zo'n incident kan een tunnel pas heropend worden na een grondig onderzoek naar de stabiliteit van het bouwwerk. Zo'n sluiting veroorzaakt aanzienlijke verkeershinder, niet alleen voor het autoverkeer, maar ook voor het openbaar vervoer en de hulpdiensten.

Hoe vaak hebben zulke incidenten zich de voorbije jaren voorgedaan, meer bepaald bij tunnels, bruggen en andere kunstwerken? Hebt u cijfers over de gevolgen voor de verkeersveiligheid en de verkeershinder? Hoe analyseert de regering de frequentie van zulke incidenten, in het bijzonder wanneer buitenmaatse voertuigen betrokken zijn die rijden op infrastructuur die daar niet voor geschikt is?

Welke maatregelen zijn er van kracht om te voorkomen dat buitenmaatse voertuigen tunnels of bruggen inrijden die daar niet voor geschikt zijn? Volstaan die volgens u? Leiden zulke incidenten tot een bredere reflectie over de weerbaarheid van het Brusselse wegnnet en de noodzaak om aanpassingen door te voeren om het risico op incidenten met buitenmaatse voertuigen te beperken?

de ses ouvrages afin de préserver durablement la sécurité des usagers et la continuité du trafic.

Disposez-vous de données chiffrées relatives à la fréquence de ces incidents au cours des dernières années - en particulier ceux impliquant des tunnels, ponts ou autres ouvrages d'art - et aux conséquences qu'ils entraînent en matière de sécurité routière et de perturbations du trafic ? Comment le gouvernement bruxellois analyse-t-il la fréquence de ces incidents et accidents entraînant des fermetures temporaires de voiries ou d'infrastructures majeures, notamment lorsqu'ils impliquent des véhicules hors gabarit s'engageant sur des axes ou dans des ouvrages qui ne leur sont pas destinés ?

Quels sont aujourd'hui les dispositifs en place pour prévenir l'engagement de véhicules hors gabarit sur des infrastructures inadaptées, notamment en matière de signalisation, de balisage, de contrôles ou de technologies d'alerte en amont des ouvrages sensibles ? Vu la récurrence du phénomène et des risques encourus, ces dispositifs sont-ils suffisants - tant pour la sécurité des usagers que pour la préservation des infrastructures - ou seront-ils renforcés ?

Plus largement, ces événements alimentent-ils une réflexion sur la résilience du réseau routier bruxellois et sur la nécessité d'adapter les infrastructures, la gestion du trafic et l'information des conducteurs, notamment professionnels, afin de limiter les risques liés aux véhicules hors gabarit ?

¹²¹⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Il est évident que la sécurité des usagers doit rester la priorité absolue dans l'exploitation d'ouvrages comme les tunnels. C'est la raison pour laquelle les poids lourds de grand gabarit n'y sont pas autorisés. Bruxelles Mobilité a donc déployé des procédures et des dispositifs à cette fin.

Au niveau des constats, Bruxelles Mobilité collecte et consolide, au moyen de ses systèmes de détection, des données relatives à l'intrusion de véhicules hors gabarit dans les tunnels de la Région. Pour l'année 2025, 456 véhicules hors gabarit y ont été recensés. La gestion de l'ensemble des événements de ce type survenus en 2025 représente une durée totale de 47 heures et 19 minutes, soit une moyenne d'environ 6 minutes par incident.

Sur le plan de l'exploitation, trois situations peuvent être distinguées :

- la détection d'un véhicule hors gabarit poursuivant sa route sans dégâts ;
- la détection avec arrêt du véhicule au fronton du tunnel nécessitant une assistance pour une marche arrière ;
- la détection avec dégâts à l'infrastructure et aux équipements entraînant une fermeture prolongée.

Quant aux conséquences, la majorité des événements est résolue dans des délais relativement courts. En revanche, les incidents

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De veiligheid van de gebruikers van de tunnels is een absolute prioriteit. Daarom mogen grote vrachtwagens er niet door rijden.*

Via zijn detectiesystemen registreerde Brussel Mobiliteit in 2025 456 buitenmaatse voertuigen in de tunnels van het gewest. De afhandeling duurde gemiddeld ongeveer 6 minuten per incident.

Er zijn drie mogelijke scenario's: het voertuig rijdt verder zonder schade; het komt tot stilstand aan de tunnelingang en heeft hulp nodig om achteruit te rijden; of het veroorzaakt schade, wat kan leiden tot een langdurige sluiting en een domino-effect op het netwerk.

Afhankelijk van de situatie beperkt Brussel Mobiliteit de gevolgen voor het verkeer door de verkeerslichtenprogramma's aan te passen, over te gaan tot preventieve sluitingen enzovoort.

De oorzaak is vaak een menselijke fout: afleiding, slechte routeplanning of het blindelings volgen van de navigatie. Om het risico te verminderen, verbetert Brussel Mobiliteit de bewegwijzering en installeert het hoogtebegrenzers en steeds vaker slagbomen die geactiveerd worden wanneer een bestuurder de waarschuwingen negeert.

Ten slotte wijst Brussel Mobiliteit bij elk incident dat de media haalt, op het verbod op buitenmaatse voertuigen in tunnels, ook

avec dégâts génèrent des fermetures plus longues et peuvent entraîner des effets en cascade sur le réseau. En fonction de la situation, Bruxelles Mobilité actionne des leviers d'atténuation des impacts sur le trafic : adaptation des plans de feux, fermetures préventives et rétention du trafic en amont, etc.

Il est constaté que c'est principalement l'erreur humaine - distraction, mauvaise anticipation d'itinéraire, suivi de la navigation -, qui amène un conducteur à s'engager, malgré une restriction connue ou signalée.

Pour objectiver et réduire le risque, Bruxelles Mobilité analyse et améliore la signalisation. En outre, elle procède à l'installation de dispositifs physiques de type feux, portiques de gabarit (chaînes suspendues à l'entrée des tunnels) qui informent le conducteur et, de plus en plus, des barrières qui s'actionnent si le conducteur ignore ces avertissements.

Enfin, en matière d'information et de prévention, Bruxelles Mobilité rappelle la réglementation et l'interdiction des véhicules hors gabarit dans les tunnels à l'occasion de chaque incident relayé par les médias. Le rappel est d'ailleurs aussi adressé aux émissions spécialisées comme « Contacts » et « Kijk uit ». Bruxelles Mobilité poste aussi des messages sur le sujet sur les réseaux sociaux.

1219 **Mme Aurélie Czekalski (MR).** - Votre réponse m'amène à me demander si les caméras du réseau bruxellois ne pourraient pas également contribuer à la détection des véhicules hors gabarit. Parallèlement au déploiement et à l'optimisation de nouvelles technologies, ne pourrait-on pas envisager une sorte d'alerte via un système de détection ? Des études ont-elles déjà été réalisées en ce sens ? Je reviendrai ultérieurement sur le sujet.

Quoi qu'il en soit, la fermeture d'un tunnel ne pose pas uniquement problème aux camions ; elle entraîne aussi la saturation de toute la Petite ceinture et un report du trafic. La question n'est plus de savoir si nous disposons d'une signalisation, mais si celle-ci est bien lisible et si son respect est appuyé par des dispositifs efficaces de prévention et de contrôle des véhicules hors gabarit, en amont des ouvrages sensibles.

Ma préoccupation est donc double : d'une part, protéger nos tunnels, nos ponts et nos ouvrages qui représentent un patrimoine stratégique pour la mobilité et, d'autre part, garantir aux Bruxellois un réseau résilient, capable d'absorber les incidents sans paralyser notre Région.

- *L'incident est clos.*

1221 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

1221 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,**

via tv-programma's zoals 'Contacts' en 'Kijk uit' en op sociale media.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).* - Volgens mij moet het mogelijk zijn om nieuwe technologieën nog optimaler te benutten voor de detectie van buitenmaatse voertuigen.

De sluiting van een tunnel veroorzaakt erg veel hinder. Daarom is het belangrijk dat we zorg dragen voor onze strategische mobiliteitsinfrastructuur en er tegelijkertijd voor zorgen dat het wegennet goed uitgekiend is om te vermijden dat het hele net verstoord raakt, mocht er zich toch een incident voordoen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

1221 **concernant la mise en circulation de nouveaux bus électriques par la STIB.**

1223 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Dans le cadre du renouvellement progressif de sa flotte, la STIB a récemment commencé à mettre en circulation une nouvelle série de bus électriques. Cette démarche s'inscrit dans une stratégie plus large visant à réduire l'empreinte environnementale du transport public et à contribuer aux objectifs régionaux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Cet investissement, estimé à environ 25 millions d'euros, s'inscrit dans la mise en service progressive d'une cinquantaine de nouveaux véhicules électriques, comprenant à la fois des bus standards et des bus articulés. Les premiers bus standards circuleraient déjà depuis la fin du mois de janvier, tandis que d'autres livraisons sont attendues dans les prochaines semaines. Avec celles-ci, la STIB disposerait d'environ 140 bus électriques, dont des véhicules Bluebus et Solaris.

Ces véhicules sont destinés à être déployés sur différentes lignes du réseau. Les bus standards seraient notamment affectés à certaines lignes et rechargés principalement au dépôt, tandis que les bus articulés devraient bénéficier d'infrastructures de recharge installées aux terminus de certains axes.

Il paraît utile de faire le point sur l'avancement de cette transition, les investissements consentis et les perspectives de déploiement de ces nouvelles technologies au sein du réseau.

Le calendrier de déploiement des nouveaux bus électriques annoncés pour 2026 est-il à ce stade respecté ? Quel est le calendrier exact des prochaines livraisons et commandes ?

Quel est le coût moyen d'acquisition d'un bus électrique standard et d'un bus articulé dans le cadre des dernières commandes de la STIB ?

Quelle est la durée de vie estimée des batteries équipant les bus électriques actuellement déployés sur le réseau de la STIB ?

Quels critères ont présidé au choix des lignes sur lesquelles les nouveaux bus électriques sont affectés ?

Selon la STIB, les bus électriques actuellement en circulation auraient déjà parcouru plusieurs millions de kilomètres sur le réseau, contribuant ainsi à une réduction des émissions de CO₂. Pouvez-vous chiffrer la réduction estimée des émissions de CO₂ avec la mise en service des nouveaux bus électriques ?

Les bus remplacés par des bus électriques sont-ils dirigés vers d'autres lignes du réseau ? Si non, qu'en advient-il ?

L'autonomie réelle des bus électriques en conditions d'exploitation correspond-elle aux performances attendues ?

betreffende de ingebruikname van nieuwe elektrische bussen door de MIVB.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- De MIVB is eind januari begonnen met de geleidelijke ingebruikname van 50 nieuwe elektrische bussen, die haar zo'n 25 miljoen euro gekost hebben. Dat zou het totale aantal op zo'n 140 brengen.

Verloopt de ingebruikname van de nieuwe elektrische bussen volgens plan? Wat is het precieze tijdschema voor de volgende leveringen? Wat is de gemiddelde kostprijs van een elektrische bus en wat is de gemiddelde levensduur van de batterijen?

Volgens welke criteria zijn de lijnen bepaald waarop de nieuwe bussen worden ingezet? Hoeveel CO₂-uitstoot wordt naar schatting vermeden door de inzet van de nieuwe elektrische bussen?

Worden de bussen die door de elektrische vervangen worden, op andere lijnen ingezet? Beantwoordt de actieradius van de elektrische bussen aan de verwachtingen? Zijn er bij het dagelijkse gebruik bepaalde beperkingen vastgesteld?

Des contraintes particulières ont-elles été constatées lors de leur exploitation quotidienne ?

1225 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** Précisons avant tout que les bus électriques standards sont rechargés uniquement au dépôt. Seuls les bus électriques articulés sont rechargés à la fois au dépôt et sur le réseau, aux terminus.

Le calendrier de déploiement annoncé pour 2026 est, à ce stade, pleinement respecté. Les bus de type standard restant à livrer, ainsi que les quatorze bus électriques articulés commandés, seront livrés avant fin juin 2026, comme prévu. Le coût d'un bus électrique standard avoisine les 700.000 euros et celui d'un bus électrique articulé atteint un peu plus de 820.000 euros. Les prochains bus à remplacer seront les Van Hool A330 lorsqu'ils arriveront en fin de vie, à l'horizon 2028.

La STIB a signé un contrat d'entretien des batteries permettant leur remplacement, partiel ou total, en cas de baisse de performance. Cela évite de devoir formuler des hypothèses sur la durée de vie des batteries, encore relativement incertaine. Cela étant, les technologies actuelles permettent d'atteindre un nombre de cycles de charge-décharge correspondant à environ la moitié de la durée de vie des véhicules exploités dans les conditions du réseau de la STIB.

Le choix des lignes doit tenir compte de plusieurs contraintes. L'électrification des dépôts est un premier critère. À ce stade, le seul site pleinement équipé est le dépôt Marly, à Neder-Over-Heembeek. Les lignes pouvant être exploitées par ces bus se situent donc dans un rayon d'action compatible avec ce dépôt, au nord et à l'ouest de la ville. Pour les autres dépôts, les études et procédures sont en cours.

Par ailleurs, les bus articulés nécessitent des points de recharge aux terminus, ce qui implique des travaux soumis à permis d'urbanisme. Les critères suivants ont été pris en considération pour le choix des lignes :

- la réduction de la pollution de l'air dans des zones à la fois fortement polluées et densément peuplées ;
- la réduction du nombre de « kilomètres morts » entre le dépôt électrifié de Marly et les points de départ des lignes ;
- la faisabilité de l'électrification des terminus.

La prise en considération cumulative de ces différentes contraintes a conduit à affecter les bus électriques articulés aux lignes 46, 53, 87 et 89.

En tenant compte d'un facteur d'émission carbone de l'électricité représentatif de la Belgique, la mise en circulation d'un bus électrique permet d'éviter environ 700 tonnes de CO₂ sur sa durée de vie, estimée à quinze ans.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Tot dusver is het tijdschema voor de ingebruikname van de nieuwe elektrische bussen volledig gevolgd. De rest van de bestelde bussen wordt tegen eind juni 2026 geleverd. Een standaard elektrische bus kost zo'n 700.000 euro, een gelede ruim 820.000 euro. De levensduur van hedendaagse elektrische bussen komt ongeveer overeen met de helft van hun levensduur, maar de MIVB heeft een onderhoudscontract afgesloten om minder presterende batterijen te vervangen.

Standaard elektrische bussen worden enkel in de remise opgeladen, terwijl de gelede bussen ook bij de eindpunten worden opgeladen. De enige remise die daar al volledig voor is uitgerust, is Marly in Neder-over-Heembeek.

De criteria voor de keuze van de lijnen zijn: een grote luchtvervuiling in dichtbevolkte wijken, de beperking van het aantal "dode kilometers" tussen Marly en het vertrekpunt van de lijnen en de haalbaarheid van de elektrificatie van de eindpunten, die vergunningsplichtig is. Op die basis zullen de gelede elektrische bussen worden ingezet op lijnen 46, 53, 87 en 89.

Naar schatting voorkomt de inzet van één elektrische bus 700 ton CO₂-uitstoot gedurende zijn levensduur van zo'n vijftien jaar.

De vervangen bussen zijn doorverkocht.

De actieradius van de gelede bussen is voldoende, gezien de laadpunten aan de eindpunten. Die van de standaardbussen hebben we nog niet over een heel jaar in alle weersomstandigheden kunnen ondervinden.

Bij het dagelijks gebruik zijn geen specifieke beperkingen vastgesteld.

Les bus remplacés ne pouvaient être maintenus en exploitation et ont été valorisés par revente.

L'autonomie des bus articulés est suffisante, les lignes étant équipées de points de recharge aux terminus. Ces bus peuvent également être affectés à des petits services sur des lignes non encore équipées. Pour les bus standards, le retour d'expérience ne couvre pas encore l'ensemble des situations liées aux conditions climatiques sur une année complète.

L'exploitation de bus électriques n'entraîne pas de contraintes particulières sur le réseau. En revanche, la gestion de la recharge en dépôt requiert une attention spécifique, notamment en raison des limitations des puissances électriques disponibles.

1227 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Je pense que la question de la recharge nécessite une attention particulière. J'entends que, pour le moment, les principales lignes concernées sont celles du dépôt Marly, mais il faudra à l'avenir prévoir une recharge efficace dans d'autres dépôts. La recharge d'un bus est en effet nettement plus contraignante que celle d'une voiture.

Je ne doute cependant pas que vous resterez attentive à l'évolution de ce dossier.

- *L'incident est clos.*

1231 **QUESTION ORALE DE M. SADIK KÖKSAL**

1231 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,**

1231 **concernant la congestion routière à Bruxelles.**

1233 **M. Sadik Köksal (MR).**- Selon les données du Belgian Mobility Dashboard, la congestion routière aurait représenté un coût économique estimé à 5,3 milliards d'euros en Belgique en 2024, soit en moyenne près de 40 heures perdues par an et par automobiliste. Bruxelles figure par ailleurs parmi les villes européennes les plus congestionnées dans plusieurs classements internationaux. Ces constats invitent à poursuivre et à renforcer l'action régionale afin d'améliorer la fluidité du trafic, tout en conciliant les impératifs de sécurité routière, de transition environnementale et d'accessibilité pour tous les usagers.

L'enjeu n'est pas d'opposer les modes de transport, mais de garantir une mobilité plus fluide et mieux coordonnée. Une évaluation régulière des politiques menées, ainsi qu'une vision claire des prochaines étapes, permettront de renforcer la confiance des usagers et l'efficacité de l'action publique.

Quelle est l'évaluation actualisée du gouvernement concernant l'évolution de la congestion à Bruxelles ? Sur quels indicateurs objectifs et comparables dans le temps vous appuyez-vous

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- *We moeten de laadinfrastructuur verder uitbouwen, zodat laden ook in andere remises mogelijk wordt.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SADIK KÖKSAL

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende verkeersopstoppen in Brussel.

De heer Sadik Köksal (MR) *(in het Frans).*- *Volgens het Belgische Mobiliteitsdashboard verloren automobilisten in België in 2024 gemiddeld 40 uur door files en bedroeg het economische verlies 5,3 miljard euro. Brussel behoort tot de Europese steden met de meeste verkeersopstoppen. De verkeersdoorstroming moet dus worden verbeterd, maar zonder de vervoerswijzen tegenover elkaar te plaatsen.*

Hoe evalueert u de evolutie van de verkeerscongestie in Brussel? Op welke indicatoren baseert u zich om de vooruitgang te meten?

Hoe wil de regering de verkeerscongestie verminderen? Welke prioriteiten heeft ze vastgesteld om de doorstroming op de hoofdwegen en tijdens de spitsuren te verbeteren?

Welke projecten zijn er op het gebied van slim verkeersbeheer, zoals de coördinatie en optimalisatie van verkeerslichten, het gebruik van realtime gegevens en innovatieve technologische hulpmiddelen? Wat is het tijdschema voor de uitvoering ervan?

pour mesurer les progrès accomplis et identifier les marges d'amélioration ? Quelle est la vision du gouvernement pour les prochaines années en matière de réduction structurelle de la congestion ?

Quelles priorités stratégiques ont-elles été arrêtées afin d'améliorer la fluidité sur les axes structurants et aux heures de pointe ? Au-delà des politiques déjà engagées en faveur des transports publics, des modes actifs et de la sécurité routière, quelles mesures complémentaires sont-elles actuellement à l'étude pour optimiser la circulation automobile là où elle demeure nécessaire ?

En matière de gestion intelligente du trafic, notamment de coordination et d'optimisation des feux de signalisation, d'usage de données en temps réel et d'outils technologiques innovants, quels projets concrets sont-ils en cours ou programmés ? Quel est leur calendrier de mise en œuvre ? Comment le gouvernement travaille-t-il avec les communes, les opérateurs de transport, les entreprises et les organisations représentatives de tous les usagers afin de développer une approche plus intégrée et coordonnée de la mobilité ?

Enfin, comment allez-vous concilier, dans la pratique, les objectifs de sécurité, de transition écologique et de fluidité du trafic, afin de répondre également aux besoins des Bruxellois qui dépendent encore de la voiture pour leurs déplacements quotidiens ?

1235 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Bruxelles Mobilité utilise un indicateur qui mesure la part des véhicules en congestion sur le réseau structurant entre 6h et 10h les jours de semaine, basé sur les données de flux de trafic. Cet indicateur permet un suivi comparé dans le temps.

À l'exception de 2020 - première année de crise sanitaire -, les niveaux de congestion aux heures matinales sont demeurés globalement constants entre 2018 et 2024. Cette stabilité au niveau régional masque toutefois des fluctuations locales parfois importantes, notamment liées à des chantiers d'envergure. L'année la plus congestionnée observée est 2018, en raison d'une accumulation de divers travaux à fort impact.

La stratégie régionale vise principalement à réduire la congestion en encourageant le report modal vers la marche, le vélo et les transports en commun. Bruxelles Mobilité développe également la gestion intelligente du trafic via son centre de mobilité qui monitorise la circulation sur les axes structurants en temps réel, notamment par l'optimisation des cycles de feux selon les flux. La gestion manuelle est effectuée sur tous les carrefours contrôlables à distance et certains scénarios automatiques et manuels sont d'application. Pour augmenter les possibilités, des projets sont actuellement menés pour installer des équipements comme des caméras ou des capteurs et pour collecter de nouvelles données comme des temps de parcours.

Une part importante de la congestion n'est pas liée à la saturation des volumes de voitures par rapport à la capacité du réseau,

Hoe werkt de regering samen met de gemeenten, vervoersmaatschappijen, ondernemingen en gebruikersorganisaties aan een meer geïntegreerd en gecoördineerd mobiliteitsbeleid? Hoe zult u de doelstellingen inzake veiligheid, ecologische transitie en verkeersdoorstroming met elkaar verzoenen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *Brussel Mobiliteit meet op weekdagen tussen 6 en 10 uur het aantal voertuigen dat op de hoofdwegen in de files zit op basis van de verkeersstroomgegevens. Tussen 2018 en 2024 is het congestieniveau over het algemeen constant gebleven, ook al zijn er soms grote lokale schommelingen, met name als gevolg van wegwerkzaamheden.*

Het gewest tracht de congestie te verminderen door een verschuiving naar stappen, fietsen en openbaar vervoer te stimuleren. Brussel Mobiliteit voert ook een slim verkeersbeheer via zijn mobiliteitscentrum, dat het verkeer op de hoofdwegen in realtime monitort, waardoor bijvoorbeeld de verkeerslichtcycli kunnen worden aangepast aan de verkeersstromen.

De meeste files worden niet veroorzaakt door een overbelasting van het wegennet, maar door ongevallen, onverwachte sluitingen van wegen of tunnels, demonstraties of wegwerkzaamheden. We voeren een ambitieus verkeersveiligheidsbeleid om het aantal ongevallen sterk te verminderen. Brussel Mobiliteit tracht ook de impact van grote werkzaamheden op het verkeer te beperken. De MIVB werkt tot slot aan vlotter bovengronds openbaar vervoer via het Avantiprogramma.

Geïsoleerde maatregelen volstaan niet om de verkeersdoorstroming duurzaam te verbeteren. We moeten het

mais résulte d'événements ponctuels : accidents, fermetures imprévues de voiries ou de tunnels, manifestations ou chantiers. Pour réduire ces incidents ponctuels, une politique ambitieuse de sécurité routière est menée afin de diminuer significativement le nombre d'accidents. Concernant des grands travaux, Bruxelles Mobilité évalue systématiquement leur impact sur le trafic et veille à organiser les chantiers de manière à limiter au maximum les perturbations. Je veux souligner également le programme Avanti de la STIB afin de favoriser la circulation des transports publics de surface.

L'amélioration durable de la fluidité du trafic ne peut en effet résulter de mesures isolées, mais d'une transformation progressive et cohérente de la manière dont la Région observe, régule et organise les déplacements. L'enjeu n'est pas uniquement d'optimiser le trafic automobile, mais d'assurer un fonctionnement plus équilibré de l'ensemble du système de déplacements. Une meilleure coordination entre la régulation des feux, les transports publics, les itinéraires cyclables/piétons et l'information aux usagers permet de promouvoir l'intermodalité et de renforcer l'attractivité des solutions alternatives à la voiture individuelle.

1237 **M. Sadik Köksal (MR).**- Vous citez l'année 2018, année exceptionnelle durant laquelle il y a eu énormément de travaux. La coordination des chantiers en Région bruxelloise est un phénomène dont certains quartiers souffrent encore : plusieurs chantiers, lancés en même temps dans des rues avoisinantes, touchent non seulement un quartier, mais presque l'entièreté de la commune.

En matière de gestion intelligente, Bruxelles Mobilité tient-elle compte également des retours que peuvent fournir les taxis ou, par exemple, les personnes qui effectuent des livraisons, les véhicules bpost, etc. ? Ces acteurs pourraient contribuer à fournir des éléments d'observation neutres car les camionnettes de livraison ne peuvent pas circuler sur les voies réservées aux taxis et sont donc confrontées comme tout un chacun à la congestion du trafic. Il serait intéressant d'intégrer cet outil dans le cadre de Bruxelles Mobilité, pour obtenir d'autres chiffres objectifs par rapport à la situation vécue.

- *L'incident est clos.*

1241 **QUESTION ORALE DE M. SADIK KÖKSAL**

1241 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal,**

1241 **concernant la fermeture du carrefour Picard-Jubilé.**

1243 **M. Sadik Köksal (MR).**- Depuis près de dix mois, le carrefour reliant la rue Picard au boulevard du Jubilé est fermé à la circulation automobile au moyen de blocs de béton, ne

autoverkeer optimaliseren, maar ook de alternatieven voor de personenwagen aantrekkelijker maken.

De heer Sadik Köksal (MR) (in het Frans).- *Wegwerkzaamheden blijven een groot pijnpunt, want ze hebben vaak gevolgen voor een hele wijk of zelfs een hele gemeente.*

Houdt Brussel Mobiliteit in zijn slim beheer ook rekening met de feedback van taxi's of van bezorgers? Die laatste zouden neutrale observatiegegevens kunnen verstrekken, aangezien bestelwagens niet op de voor taxi's gereserveerde rijstroken mogen rijden en dus net als iedereen te maken hebben met verkeersopstoppen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SADIK KÖKSAL

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de afsluiting van het kruispunt van de Picardstraat met de Jubelfeestlaan.

De heer Sadik Köksal (MR) (in het Frans).- *Sinds een tiental maanden is het kruispunt tussen de Picardstraat*

permettant plus que le passage des cyclistes et des utilisateurs de trotinettes. Cet aménagement a suscité différentes réactions parmi les riverains, les commerçants et les usagers du quartier, certains s'interrogeant sur les objectifs poursuivis et sur les effets concrets de cette mesure dans le quartier.

Dans un souci de bonne information des habitants et dans une logique d'amélioration continue des politiques de mobilité mises en œuvre par la Région, je souhaiterais vous poser les questions suivantes.

Quels objectifs vise la fermeture du carrefour Picard-Jubilé à la circulation automobile ? Quels critères ont-ils conduit à cibler précisément ce carrefour et à prévoir simultanément la suppression de places de stationnement à proximité immédiate ? Cette décision repose-t-elle sur une étude préalable concernant la mobilité, la sécurité routière ou le report de trafic ? Le cas échéant, pouvez-vous en présenter les principaux enseignements et préciser si un suivi ou une évaluation périodique est prévu(e) ?

Quelle concertation a-t-elle été organisée en amont avec la commune concernée, la zone de police, les commerçants et les riverains ? Comment leurs observations éventuelles ont-elles été intégrées dans la décision finale ?

Disposez-vous aujourd'hui d'un premier bilan, même provisoire, des effets de cette fermeture sur le report de trafic vers les voiries avoisinantes, les temps de parcours, la sécurité routière et l'activité commerciale locale, un point qui me tient à cœur ?

Une évaluation formalisée est-elle programmée et, le cas échéant, selon quel calendrier ?

De manière plus générale, quelle méthode le gouvernement retient-il pour décider de ce type d'aménagement local ? Quels indicateurs sont-ils utilisés, quelle est la durée des phases de test préalables éventuelles et quelles conditions doivent-elles être réunies pour confirmer, adapter ou lever une mesure ?

Enfin, une ASBL active dans la promotion de la mobilité durable est implantée à proximité immédiate du carrefour concerné. Cette association a-t-elle été consultée ou associée, d'une manière ou d'une autre, à la réflexion relative à cet aménagement ? Plus largement, quelles sont les règles de transparence et de gouvernance applicables lorsque des acteurs subsidiés interviennent dans le débat public sur des projets locaux ?

en de Jubelfeestlaan met betonblokken afgesloten voor het autoverkeer.

Welke doelstellingen streeft u na met die maatregel? Op basis van welke criteria werd dit kruispunt afgesloten en werden parkeerplaatsen in de directe omgeving geschrapt? Is er vooraf een effectenstudie uitgevoerd? Welk overleg is er gevoerd met de gemeente, de politiezone, de handelaars en de omwonenden?

Beschikt u over een eerste balans van de effecten op de verkeersverschuiving, de reistijden, de verkeersveiligheid en de lokale handelsactiviteit? Is er een formele evaluatie gepland?

Welke methode hanteert de regering voor dit soort lokale aanpassingen? Welke indicatoren worden gebruikt, hoelang duren voorafgaande testfasen en welke voorwaarden moeten worden vervuld?

In de nabijheid van het kruispunt is een vzw gevestigd die zich inzet voor duurzame mobiliteit. Werd die vereniging geraadpleegd? Welke regels inzake transparantie en bestuur zijn van toepassing wanneer gesubsidieerde verenigingen zich uitspreken over lokale projecten?

1245 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.-** L'objectif de l'intervention au niveau de la berme centrale du boulevard du Jubilé, au carrefour avec la rue Picard, est clairement de répondre à une problématique de sécurité routière. De nombreuses collisions impliquaient des véhicules traversant la berme centrale à cet endroit, qui constitue un site propre pour les trams de la STIB et les bus de De Lijn. La mauvaise visibilité y est sans doute pour beaucoup. Des blocages survenaient également lors

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- De ingreep moet de verkeersveiligheid verbeteren. Er hebben zich talrijke aanrijdingen voorgedaan met voertuigen die de middenberm overstaken, die bestemd is voor de trams en bussen. De slechte zichtbaarheid speelde daarbij ongetwijfeld een grote rol. Er ontstonden ook opstoppen wanneer zware voertuigen zonder succes probeerden de middenberm over te steken.

De gemeente vroeg enkele jaren geleden aan Brussel Mobiliteit om het kruispunt veiliger te maken. De vereniging die u noemt,

de manœuvres de véhicules lourds qui tentaient de traverser la berme centrale sans y parvenir.

L'élaboration d'un microprojet visant à sécuriser ce carrefour a été expressément demandée il y a quelques années par l'échevin des Travaux publics de Molenbeek-Saint-Jean. Bruxelles Mobilité a jugé cette sollicitation communale pertinente. L'association que vous mentionnez n'a pas été associée au processus décisionnel, et je m'étonne de votre suggestion en ce sens.

Pour l'élaboration concrète de ce projet, de nombreux contacts ont été pris avec les services communaux en 2023 et 2024. Les responsables communaux ont bien évidemment été informés du projet définitif et des dates du chantier en amont de celui-ci. Les riverains ont reçu des toutes-boîtes les informant du projet.

Ce dernier a également été soutenu par les opérateurs de transports publics, étant donné que de nombreux accidents et perturbations impliquant leurs véhicules étaient liés à des traversées du site propre à cet endroit.

Dans le cadre de ce projet, de nouvelles traversées piétonnes et cyclistes ont été créées. Comme vous le savez sans doute, le stationnement en amont d'une traversée peut générer un masque de visibilité. C'est la raison pour laquelle le Code de la route impose de supprimer le stationnement à l'approche immédiate d'une traversée piétonne. Une place de stationnement a donc dû être supprimée de chaque côté de la berme centrale.

L'intervention ne s'est pas improvisée ; une mesure similaire a été envisagée dans le cadre du développement du projet de ligne de tram 15 et le rapport d'incidences a validé ce choix sur la base d'une étude détaillée des flux. La mesure pouvant être mise en œuvre rapidement et indépendamment de la réalisation de la ligne de tram, Bruxelles Mobilité a agi sans attendre afin de sécuriser les lieux dans les meilleurs délais.

Le délai classique d'évaluation d'une mesure par Bruxelles Mobilité est de deux ans. Il est donc encore trop tôt pour une évaluation définitive. Toutefois, Bruxelles Mobilité assure un contrôle permanent de la situation et n'a pas identifié de difficultés particulières liées à cette intervention. De manière générale, la réduction du nombre d'accidents, à mesurer sur une période suffisamment longue et représentative d'au moins deux ans, est un indicateur important du succès d'une intervention.

1247 **M. Sadik Köksal (MR).** - Certaines adaptations sont assurément nécessaires pour accroître la sécurité routière, mais pour justifier les aménagements, il importe de pouvoir chiffrer les constats. Or, vous n'avez pas répondu à ma question sur le nombre d'accidents enregistrés au niveau du carrefour de la rue Picard et du boulevard du Jubilé.

Vous dites que la sécurisation du carrefour a été demandée par le précédent collège des bourgmestre et échevins de Molenbeek-Saint-Jean. Or, des critiques ont été émises au niveau communal

werd niet betrokken bij het besluitvormingsproces en ik verbaas me over uw suggestie in die zin.

In 2023 en 2024 is er veelvuldig contact geweest met de gemeentelijke diensten. Het project werd ook gesteund door de openbaarvervoermaatschappijen. De omwonenden werden via een huis-aan-huisfolder geïnformeerd.

In het kader van het project zijn nieuwe oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers aangelegd. Omdat parkeren voor een oversteekplaats het zicht kan belemmeren, moest aan beide zijden van de middenberm een parkeerplaats worden verwijderd.

De ingreep werd al overwogen in het project voor tramlijn 15. Het effectenrapport bekrachtigde die keuze op basis van een gedetailleerde studie van de verkeersstromen. De maatregel kon snel en onafhankelijk van de aanleg van de tramlijn kon worden uitgevoerd.

Het is nog te vroeg voor een definitieve evaluatie, aangezien die doorgaans pas na twee jaar plaatsvindt. Brussel Mobiliteit heeft evenwel nog geen bijzondere problemen vastgesteld.

De heer Sadik Köksal (MR) (in het Frans). - De noodzaak van dergelijke aanpassingen moet door cijfers worden gestaafd. Hoeveel ongevallen werden er op dat kruispunt geregistreerd?

U zegt dat de gemeente heeft gevraagd om het kruispunt veiliger te maken, maar de gemeente uitte ook kritiek op de aanleg, het gebrek aan burgerparticipatie en de impact op de wijk. Het is belangrijk om bij dergelijke ingrepen ook de omwonenden en handelaars te raadplegen.

concernant l'aménagement, la non-participation citoyenne et l'impact sur le quartier.

Il importe, dans le cadre de tout aménagement, d'associer un tant soit peu les riverains et les commerçants, qui subissent de plein fouet l'impact des mesures, puisqu'ils se font livrer par des camions.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME AMÉLIE PANS

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

concernant la fermeture de trois stations de métro sur ordre de police le 18 janvier 2026.

Mme Amélie Pans (MR).- Le 18 janvier 2026, à la suite de rassemblements intervenus dans le contexte d'un match de la Coupe d'Afrique des Nations, plusieurs incidents ont été signalés dans différents quartiers bruxellois. Selon les informations relayées dans la presse et par les autorités, des jets de projectiles, l'usage de feux d'artifice et certaines dégradations ont notamment été constatés à proximité d'infrastructures de transport public.

Dans ce contexte, et afin de préserver la sécurité des voyageurs, du personnel et des infrastructures, plusieurs stations du réseau exploité par la STIB ont été temporairement fermées sur décision des services de police, parmi lesquelles la station Étangs Noirs à Molenbeek-Saint-Jean. Ces fermetures temporaires ont toutefois eu un impact sur les déplacements de nombreux usagers, entre autres en soirée, et soulignent l'importance de disposer de procédures claires en matière de gestion de crise, de coordination entre les différents acteurs concernés et d'information des voyageurs.

Quels sont les critères opérationnels qui conduisent les autorités compétentes à ordonner la fermeture temporaire de stations de métro ou de lignes de transport public dans des situations de troubles à l'ordre public ?

Comment s'est organisée la coordination entre les services de police (fédérale et locale), la STIB et les autorités régionales, afin de prendre et de mettre en œuvre ces décisions lors de cette soirée ?

Quelle évaluation a été réalisée quant aux risques encourus par les voyageurs et le personnel de la STIB dans le cadre de ces incidents ?

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AMÉLIE PANS

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Verkeersveiligheid en Dierenwelzijn,

betreffende de sluiting van drie metrostations op politiebevel op 18 januari 2026.

Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans).- Op 18 januari 2026 waren er in meerdere Brussels buurten opstootjes naar aanleiding van het Afrikaans voetbalkampioenschap. Om de veiligheid van reizigers, personeel en infrastructuur te waarborgen, beval de politie de tijdelijke sluiting van een aantal metrostations, waaronder Zwarte Vijvers in Sint-Jans-Molenbeek.

Op basis van welke operationele criteria geven autoriteiten het bevel om metrostations of lijnen van het openbaar vervoer tijdelijk te sluiten bij incidenten?

Hoe verliep de coördinatie tussen de federale en lokale politie, de MIVB en de gewestelijke overheid die avond? Zijn de risico's voor reizigers en MIVB-personeel geëvalueerd?

Welke voorzorgen worden er genomen bij evenementen waar een grote toeloop wordt verwacht? Hoe worden reizigers geïnformeerd over de sluiting van stations en alternatieve verplaatsingsmogelijkheden?

Hoe worden de gevolgen van zulke situaties op de mobiliteit in de toekomst beter binnen de perken gehouden? Is er overleg tussen gemeenten, politie en het middenveld om de toeloop bij sportmanifestaties in goede banen te leiden?

Quelles mesures préventives ou quels dispositifs de sécurité sont prévus ou renforcés lors d'événements susceptibles d'entraîner des rassemblements importants dans l'espace public ?

De quelle manière les voyageurs ont-ils été informés en temps réel des fermetures de stations et des solutions alternatives de déplacement ?

Quelles améliorations éventuelles sont envisagées afin de limiter l'impact de telles situations sur la mobilité des usagers ?

Enfin, existe-t-il une concertation avec les communes, les services de police et le tissu associatif local pour accompagner l'organisation de rassemblements populaires liés à des événements sportifs et en assurer le déroulement dans des conditions de sécurité optimales ?

¹²⁵⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La sécurité de ce type d'événement est organisée par la police qui en est seule responsable. Les critères décisionnels, la coordination des acteurs, le choix des dispositifs à mettre en œuvre, etc. sont du ressort des services de police. Cette question ne relève pas de mes compétences, ni de celles de cette commission. Je ne peux donc répondre que partiellement à vos questions.

Lors d'un tel événement, la STIB adapte son réseau en temps réel, en suivant les instructions de la police. En effet, avant les manifestations sportives comme la finale de la Coupe d'Afrique des Nations (CAN) le 18 janvier 2026, des réunions préparatoires ont lieu entre la STIB et les zones de police concernées afin de déterminer le dispositif de sécurité à mettre en place sur le réseau de transport public, qu'il s'agisse de fermetures de stations, de déviations de lignes ou de personnel de sécurité à prévoir sur place. D'autres acteurs concernés comme les communes ou le Siamu peuvent être impliqués en fonction des situations et de l'ampleur de l'événement.

Dans le cas présent, le centre de crise régional a été ouvert. Un officier de liaison de la STIB y était présent, afin de faire le lien en direct entre les services de police et les dispatchings opérationnels de la STIB. Les images des caméras de la STIB étaient également visionnées depuis le centre de crise.

Lors des quatre derniers matchs opposant le Maroc à d'autres équipes nationales dans le cadre de la CAN, la zone de police Bruxelles-Ouest a demandé à la STIB de :

- ne plus desservir la station de métro Étangs Noirs ;
- fermer certains accès de la station Comte de Flandre ;
- dévier les lignes de bus 13, 20, 86 et N16 afin d'éviter la zone autour d'Étang Noirs.

La STIB a suivi ces instructions et informé ses voyageurs via ses différents canaux de communication : écrans aux arrêts, annonces en stations, site internet et application mobile.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *De politie is als enige verantwoordelijk voor de veiligheid bij zulke evenementen. Ik kan uw vraag slechts gedeeltelijk beantwoorden, want ze gaat over bevoegdheden die niet die van mij of van deze commissie zijn.*

Tijdens zulke evenementen past MIVB het net aan op basis van de instructies van de politie. Voor sportmanifestaties zoals het Afrikaanse voetbalkampioenschap bekijken de MIVB en de politiezones van tevoren hoe ze de veiligheid in het openbaar vervoer kunnen garanderen door stations te sluiten, lijnen om te leggen en veiligheidspersoneel in te zetten. Naargelang van de omvang van het evenement kunnen ook de gemeenten en de brandweer deelnemen aan het overleg.

In dit geval was het gewestelijk crisiscentrum actief. Een verbindingsofficier van de MIVB was er aanwezig om met de MIVB-verkeersleiding te communiceren.

Naar aanleiding van de laatste vier wedstrijden van Marokko heeft politiezone Brussel-West de MIVB gevraagd om het metrostation Zwarte Vijvers niet aan te doen, bepaalde toegangen tot het station Graaf van Vlaanderen te sluiten en buslijnen 13, 20, 86 en N16 niet door de buurt rond Zwarte Vijvers te laten rijden.

De MIVB heeft reizigers daarover geïnformeerd op schermen aan de haltes, met omroepberichten in stations, op de website en de app. Enkele maanden geleden kwam daar ook nog een whatsappkanaal bij.

Depuis plusieurs mois, la STIB a ajouté un nouveau canal, car elle informe aussi ses voyageurs en temps réel des perturbations de grande ampleur sur son réseau grâce à l'application WhatsApp.

¹²⁵⁷ **Mme Amélie Pans (MR).**- J'entends qu'un certain nombre de décisions ont été prises directement par la police, comme elle le fait généralement dans le cadre d'événements. J'entends également qu'un agent de la STIB est chargé de faire le relais entre la STIB et la police pour assurer le suivi des instructions.

L'enjeu important est évidemment la sécurité des voyageurs et du personnel de la STIB, mais aussi des infrastructures. J'entends qu'il existe aussi une information plus directe, avec un canal WhatsApp. C'est très important pour que les usagers soient prévenus le plus rapidement possible et qu'ils puissent adapter leur parcours.

- *L'incident est clos.*

Mevrouw Amélie Pans (MR) *(in het Frans).*- De veiligheid van reizigers en personeel is natuurlijk het belangrijkste, maar ook de infrastructuur moet worden beschermd. Via het nieuwe whatsappkanaal is directere communicatie mogelijk en dat is een goede zaak.

- *Het incident is gesloten.*