



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

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

---

**Commissie voor de Mobiliteit,**

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

---

**VERGADERING VAN  
DINSDAG 9 JANUARI 2024**

---

**ZITTING 2023-2024**

---

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

---

**Commission de la Mobilité,**

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

---

**RÉUNION DU  
MARDI 9 JANVIER 2024**

---

**SESSION 2023-2024**

---

### **Afkortingen en letterwoorden**

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

KMO - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

### **Sigles et abréviations**

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

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

SPF - service public fédéral

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

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

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

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

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

Publicatie uitgegeven door het  
Brussels Hoofdstedelijk Parlement  
Directie Verslaggeving  
Tel. 02 549 68 00  
E-mail [criv@parlement.brussels](mailto:criv@parlement.brussels)

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

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

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

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

## INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 5

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

betreffende de bijspijking van de kennis van het verkeersreglement.

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 8

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

betreffende de slimme rijbanen en wegen met variabele rijrichting.

Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski 13

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

en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende de geluids- en trillingsoverlast door de metro.

Mondelinge vraag van de heer Dominiek Lootens-Stael 17

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

## SOMMAIRE

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 5

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

concernant la mise à niveau des connaissances du Code de la route.

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 8

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

concernant les bandes de circulation intelligentes et les voiries modulables.

Question orale de Mme Aurélie Czekalski 13

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

et à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,

concernant les nuisances sonores et vibratoires causées par le passage du métro.

Question orale de M. Dominiek Lootens-Stael 17

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

betreffende afgesloten rijstroken en de coördinatie van de werkzaamheden in de Brusselse tunnels.		concernant la fermeture de bandes de circulation et la coordination des chantiers dans les tunnels bruxellois.	
Mondelinge vraag van de heer Tristan Roberti	20	Question orale de M. Tristan Roberti	20
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende het Brusselse deel van het fietspad langs de Terhulpensesteenweg.		concernant le tronçon bruxellois de la piste cyclable de la chaussée de La Hulpe.	
Mondelinge vraag van mevrouw Ingrid Parmentier	22	Question orale de Mme Ingrid Parmentier	22
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende de ontmanteling van fraude rond de lage-emissiezone in het keuringscentrum van Vorst.		concernant le démantèlement d'une fraude à la zone de basses émissions au centre de contrôle technique de Forest.	
Mondelinge vraag van mevrouw Isabelle Pauthier	25	Question orale de Mme Isabelle Pauthier	25
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende het MIVB-account op X.		concernant le compte X de la STIB.	

1103 Voorzitterschap: de heer Arnaud Verstraete, eerste  
ondervoorzitter.

Présidence : M. Arnaud Verstraete, premier vice-président.

1109 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

**QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

1109 aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de  
Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit,  
Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

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

1109 betreffende de bijspijking van de kennis van het  
verkeersreglement.

concernant la mise à niveau des connaissances du Code de  
la route.

1111 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).**- Door  
de opeenvolgende aanpassingen van het verkeersreglement  
moeten weggebruikers zich voortdurend informeren over de  
nieuwe regels. Een gebrek aan kennis ervan levert in de meeste  
gevallen een boete op, maar kan ook leiden tot ongevallen.  
De overheid moet mensen bewust maken van de recente  
veranderingen.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Les différentes  
adaptations du Code de la route impliquent que les usagers  
doivent se tenir sans cesse informés de ses évolutions. Nul ne  
doit ignorer la loi, chacun le sait, mais tout le monde comprend  
également qu'il n'est pas toujours facile de rester à la page. Si une  
méconnaissance des règles entraîne le plus souvent une sanction  
par un agent de police, elle peut parfois avoir des conséquences  
bien plus graves, comme des accidents. Un réel travail de  
sensibilisation doit être mené par les autorités publiques afin  
d'informer les citoyens des évolutions récentes.

*Uit een recent persbericht bleek dat heel wat Walen geen  
idee hebben van de regels die gelden in een fietsstraat.  
Het zou bijzonder verontrustend zijn mocht dat bij de  
Brusselaars ook zo zijn. Gelukkig bepaalt actie 22 van  
het gewestelijk Actieplan verkeersveiligheid dat Brussel  
Mobiliteit door gerichte bewustmakingsacties de kennis van  
het verkeersreglement en van goede verkeerspraktijken van  
weggebruikers moet verbeteren.*

À titre d'exemple, la presse relatait récemment qu'un Wallon sur  
cinq ne saurait pas quelle distance respecter lors du dépassement  
d'un cycliste en agglomération. Six conducteurs sur dix n'ont  
jamais entendu parler des rues cyclables. L'Agence wallonne  
pour la sécurité routière explique même que plus d'un Wallon sur  
deux (54 %) ne sait pas que les voitures ont le droit d'emprunter  
ce type de voie, que près de trois Wallons sur cinq (59 %) ne  
savent pas que la vitesse y est limitée à 30 km/h et qu'un  
conducteur sur deux (47 %) ne sait pas qu'il ne peut pas y  
dépasser un cycliste.

*Hoe het gesteld met de kennis van het verkeersreglement in  
Brussel? Is er de voorbije jaren een evolutie merkbaar? Wat zijn  
de positieve of negatieve gevolgen van de recente hervorming  
van de rijopleiding?*

Au regard de la prévalence des accidents pour les usagers  
faibles dans notre Région, il serait particulièrement inquiétant  
de constater des résultats similaires à Bruxelles, ce que nous  
craignons. Heureusement, l'action 22 du plan d'action régional  
de sécurité routière prévoit à cet égard que l'administration  
facilite l'accès aux nouvelles règles et rappelle des règles  
existantes trop peu connues ou suivies. Bruxelles Mobilité,  
à travers des campagnes de sensibilisation régulières, ciblées  
et multiniveaux, doit permettre aux usagers d'améliorer leurs  
connaissances des règles du Code de la route et les bonnes  
pratiques dans l'espace public.

*Welke bewustmakingscampagnes heeft Brussel Mobiliteit  
gevoerd? Kunt u meer informatie geven over de media,  
doelgroepen, begroting en timing?*

Disposez-vous de données attestant de la connaissance ou de la  
méconnaissance du Code de la route et de ses évolutions par  
les Bruxellois ? Si non, pourquoi ? Constate-t-on une évolution  
de cette connaissance au cours des dernières années ? Si oui,  
pour quelles raisons ? Au regard de cette évolution, êtes-vous  
en mesure d'évaluer la réforme du permis de conduire récente  
en distinguant les conséquences positives ou négatives pour  
l'apprentissage ?

1113 *Uit Be Smartworkshops is gebleken dat automobilisten de behoeften van andere weggebruikers niet kennen en dat fietsers en steppers het verkeersreglement niet kennen. Hoe brengt u beide groepen de regels bij?*

1115 *(Mevrouw Ingrid Parmentier, tweede ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)*

1117 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).- Brussel Mobiliteit voert jaarlijks een 360°-campagne, gericht op het grote publiek. Daarnaast organiseert de administratie allerlei acties voor specifieke doelgroepen.*

*In 2023 liep de grote verkeersveiligheids campagne over de naleving van de regels en voorzichtig weggedrag voor steppers met posters, berichten op sociale media, een onlinequiz enzovoort. Het budget hiervoor bedroeg 253.000 euro.*

*Verschillende acties verliepen in samenwerking met de scholen. Door ons op jonge kinderen te richten verbeteren we de verkeersveiligheid in de toekomst.*

*In september werd de actie Safe to school gevoerd met spelletjes, een pedagogische fiche en een website. De actie werd in november aangevuld met een zichtbaarheidsactie en een praktijkoefening voor leerlingen van het vijfde en zesde leerjaar. Voor beide acties was er 124.000 euro beschikbaar.*

*Van september tot november konden 2.000 mensen hun gezichtsveld testen terwijl ze tegen 30 en 50 km/uur reden. Die actie, die zo'n 100.000 euro kostte, werd in handelspanden gevoerd.*

*Nog in november was er een informatiecampaagne voor fietsers. Die campagne met een budget van 80.000 euro loopt in 2024 verder.*

*Tegen het einde van het jaar wordt er een brochure verspreid bij het Office de la naissance et de l'enfance, Kind en Gezin en op de website van Brussel Mobiliteit over hoe je je kind goed vastmaakt in de auto, op de fiets en op de motor. Daar is 45.000 euro voor uitgetrokken.*

*Tot slot hopen we voor het einde van deze maand een bewustmakingsactie te voeren over het gebruik van alcohol. Daarbij zetten we vijftien alcoholtesters in uitgaansgelegenheden. Het budget van die actie ligt nog niet vast.*

Quelles sont les campagnes de sensibilisation qui ont été menées par Bruxelles Mobilité ? Pouvez-vous me préciser les supports, le public touché, le budget et le calendrier de ces actions ?

Les ateliers Be Smart avaient révélé deux phénomènes distincts : pour les automobilistes, une méconnaissance des besoins des autres usagers, notamment des cyclistes, dans la circulation et, pour les cyclistes et les utilisateurs de trottinettes, une méconnaissance des règles de la route, ces derniers ne devant pas posséder de permis spécifique. Avez-vous une image plus fine de ce constat à Bruxelles ? Comment travaillez-vous de manière spécifique avec chacun de ces deux groupes sur le plan de la sensibilisation et du rappel des règles ?

*(Mme Ingrid Parmentier, deuxième vice-présidente, prend place au fauteuil présidentiel)*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En matière de sécurité routière, on ne peut se satisfaire de l'adage « nul n'est censé ignorer la loi ». Il est donc essentiel de mener sans cesse des campagnes de sécurité routière, tâche à laquelle Bruxelles Mobilité s'attelle bel et bien.

Bruxelles Mobilité réalise donc chaque année une grande campagne d'information à 360 degrés, c'est-à-dire qu'elle est destinée au grand public et passe par tous les médias, conformément au plan d'action régional de sécurité routière. L'administration organise en outre plusieurs actions qui relèvent de la stratégie d'activation de publics spécifiques ainsi que diverses actions ciblées.

En 2023, Bruxelles Mobilité a axé sa grande campagne de sécurité routière sur le respect des règles et des comportements prudents à l'attention des usagers de trottinettes par le biais d'affiches, d'une présence sur les réseaux sociaux, d'un quiz en ligne et d'une activation de terrain, entre autres. Le budget de cette opération, qui a eu lieu en mars, était de 253.000 euros.

Plusieurs actions ont touché le secteur scolaire, les enfants étant à la fois les usagers les plus faibles et les adultes de demain. Le fait de les sensibiliser dès leur plus jeune âge permet de faire évoluer positivement la sécurité routière des prochaines années.

En septembre, l'action « Safe to school » (anciennement « Opération cartable ») destinée aux élèves des enseignements maternel, primaire et secondaire a utilisé un jeu de mémoire, un jeu de l'oie, une fiche pédagogique et un site internet. L'opération a été complétée en novembre par une action de visibilité et de mise en situation des élèves des 5e et 6e primaires. Le budget total des deux actions s'est élevé à 124.000 euros.

De septembre à novembre, lors de l'expérience de réalité virtuelle qui a sensibilisé tous les types de publics à l'importance du respect des vitesses autorisées, 2.000 personnes ont pu tester leur champ de vision lors d'une conduite à 30 et 50 km/h. Cette action, qui a coûté environ 100.000 euros, a été réalisée dans des locaux commerciaux dans des lieux comme la rue Neuve.

<sup>1119</sup> *Uit een enquête die vorig jaar werd afgenomen, blijkt dat 81% van de steppers een rijbewijs heeft, terwijl dat percentage lager is voor de algemene bevolking.*

*Je kunt je dus afvragen of we verschillende categorieën van weggebruikers op uiteenlopende manieren moeten benaderen. Veel weggebruikers gebruiken immers meerdere vervoersmiddelen en dat kan ik alleen maar toejuichen. Campagnes zijn dus eerder gericht op doelgroepen volgens geslacht, leeftijd of gedrag dan op het onderscheid tussen mensen met of zonder rijbewijs.*

*Wie zijn rijbewijs wil halen, heeft daarvoor meerdere keuzes. Je kunt je vrij laten begeleiden of rijles volgen bij een rijsschool.*

*Een rijbewijs is trouwens niet alleenzalmakend inzake verkeersveiligheid. Daar komen ook verkeerslessen op school en permanente bewustmaking bij kijken, maar ook controles en sancties.*

Toujours en novembre, ce sont les cyclistes qui ont été visés par une campagne d'information sur l'utilisation des aménagements récents de la voirie. Cette campagne d'un budget de 80.000 euros se poursuivra en 2024.

D'ici à la fin de l'année, une brochure sera distribuée et affichée dans différentes structures telles que l'Office de la naissance et de l'enfance, Kind en Gezin ou le site de Bruxelles Mobilité pour expliquer comment bien attacher son enfant en voiture, à vélo et à moto. Son budget est de 45.000 euros.

Enfin, nous espérons lancer avant la fin de ce mois une action de sensibilisation contre la consommation d'alcool en déployant quinze bornes munies d'un éthylotest dans des débits de boissons bruxellois. Le budget de cette action n'est pas encore déterminé.

Ce ne sont que quelques exemples des nombreuses actions mises en place à Bruxelles tout au long de l'année pour rappeler les règles de conduite, les bons gestes et les bonnes attitudes à adopter sur la route.

Quant à votre question sur la différence entre les usagers ayant besoin d'un permis et les autres, nous avons constaté, lors d'une enquête réalisée en 2023, que 81 % des utilisateurs de trottinette ayant répondu au questionnaire détenaient bien un permis de conduire, ce qui est un taux assez élevé et même supérieur au taux de possession de permis dans la population en général, d'autant plus si l'on tient compte de la tranche d'âge des utilisateurs de trottinette.

On peut donc douter de la pertinence d'un traitement radicalement différent de ces catégories d'usagers, puisqu'elles tendent à se ressembler. Les usagers sont très souvent multimodaux, et c'est tant mieux. Les campagnes visent donc davantage de groupes cibles sur la base du genre, de l'âge ou encore du comportement, plutôt que sur la base de la possession ou non d'un permis.

Plusieurs filières sont établies pour obtenir le permis de conduire à Bruxelles. La filière libre, d'une durée de 36 mois, offre une plus grande flexibilité aux candidats et encourage la participation des accompagnateurs. Une nouvelle option combine 14 heures d'auto-école avec la filière libre et permet aux jeunes conducteurs d'acquérir des compétences essentielles dès le début. Une filière de 20 heures d'auto-école est également proposée, avec une période de stage permettant l'acquisition progressive de l'expérience de conduite. Enfin, une option rapide de 30 heures d'auto-école permet aux jeunes de passer rapidement l'examen pratique.

En gros, quand on parle de Code de la route, le permis de conduire est une chose, mais l'apprentissage pendant la scolarisation est un autre élément. La sensibilisation permanente en fait partie, de même que le contrôle sanction. Nous devons poursuivre nos actions avec les zones de police sur le contrôle sanction, ainsi qu'améliorer l'infrastructure afin de favoriser l'adoption d'une bonne conduite dans le trafic.

1121 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Nog altijd zijn er automobilisten die niet op de hoogte zijn van het beperkt eenrichtingsverkeer (BEV), een regel die nochtans al in 1991 werd ingevoerd. Ook de sinds 2018 geldende regel dat fietsers rechtdoor of rechtsaf mogen bij een rood licht is nog te weinig bekend. Als andere weggebruikers daar niet van op de hoogte zijn, brengen fietsers die de regel toepassen zichzelf in gevaar.*

*Nu de federale overheid een grote hervorming van de Wegcode voorbereidt, zou het nuttig zijn om te peilen naar de verkeerskennis. Straks worden er immers weer nieuwe maatregelen van kracht, bijvoorbeeld dat voetgangers en fietsers voortaan bepaalde kruispunten schuin zullen mogen oversteken. We zullen heel gerichte informatiecampagnes moeten opzetten.*

1123 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Niet iedereen is zich bewust van de regel over beperkt eenrichtingsverkeer. Veel mensen weten niet dat fietsers rechts mogen afslaan bij een rood licht. Het komt erop aan om alle weggebruikers daar voortdurend op te wijzen. Brussel Mobiliteit werkt aan een campagne.*

*Onze communicatiecampagnes gaan altijd over belangrijke thema's. Voor de wijziging van het verkeersreglement hebben de drie gewesten samengewerkt met de federale regering. We moeten de weggebruikers de regels voortdurend bijbrengen.*

1125 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Ik stelde u vragen over de enquête omdat we ons bewust moeten worden van de gebrekkige kennis van de verkeersregels. Als we automobilisten uitleggen dat fietsers op bepaalde plekken volgens het verkeersreglement rechtdoor of rechtsaf mogen bij een rood licht, denken ze niet langer dat die een overtreding begaan. Dat is belangrijk om de rust in het verkeer te herstellen.*

*- Het incident is gesloten.*

1129 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- À la veille du remplacement par le ministre fédéral du Code de la route par le Code de la voie publique, il faut s'assurer que les mesures existantes ont été intégrées au nouveau texte. Frappée par les chiffres interpellants récoltés en Wallonie, je voulais savoir ce qu'il en était à Bruxelles de l'intégration de ces mesures.

J'en citerai deux à titre d'exemple. Premièrement, il m'arrive encore de rencontrer des automobilistes qui ne sont pas encore totalement au fait des sens uniques limités. Il s'agit pourtant d'une mesure qui a été prise en janvier 1991. Quant aux signalisations autorisant les cyclistes à tourner à droite ou à continuer tout droit au signal lumineux, elles sont instaurées depuis février 2018 et je rencontre encore énormément de personnes qui ne sont toujours pas conscientes de cette possibilité. Si elle n'a pas été intégrée par les autres usagers, les cyclistes se mettent de facto en danger.

Il faut organiser une enquête nous permettant de jauger l'intégration des mesures existantes alors que d'autres vont être mises en place, comme la traversée en diagonale des piétons et des cyclistes sur certains carrefours, qui, si les règles ne sont pas assimilées, a de quoi augmenter le danger pour les usagers faibles.

Nous devons déterminer les axes des campagnes de sensibilisation futures.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre**.- Il est un fait que les rues à sens unique limité ou les panneaux auxquels vous faites référence, qui autorisent de tourner à droite au feu rouge tout en respectant les piétons et en faisant preuve de prudence, ne sont pas toujours bien connus. Tout l'enjeu est de sensibiliser constamment les usagers. Par exemple, pour le passage aux feux, Bruxelles Mobilité prévoit de réaliser une campagne pour rappeler les règles.

Nos campagnes de communication, qui s'inscrivent dans notre plan de sécurité routière, concernent toujours des thématiques importantes. Pour modifier le Code de la route, les trois Régions ont collaboré avec le niveau fédéral pour tendre vers des règles communes. Un travail continu est nécessaire pour veiller à ce que les usagers connaissent les règles et les appliquent.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)**.- Si je demande cette enquête, c'est aussi pour que nous nous rendions compte que la méconnaissance des règles participe à la tension qui existe entre les différents usagers de la route à Bruxelles. Si l'on explique à un automobiliste que le Code de la route permet au cycliste, à un endroit donné, d'aller tout droit ou de tourner à droite, il ne s'imaginera plus que ce dernier brûle un feu. C'est important pour pacifier nos routes.

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL**



1129 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1129 **betreffende de slimme rijbanen en wegen met variabele rijrichting.**

1131 **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).**- *In het kader van de heraanleg van de A12 hebt u afgelopen zomer de Haven van Brussel beloofd de invoering van rijstroken met een omkeerbare rijrichting te onderzoeken. Dat zou 's morgens meer capaciteit creëren in de richting van de haven en 's avonds meer capaciteit om Brussel te verlaten. Zoals u weet heb ik zo'n systeem al vaker bepleit voor de toegangswegen tot de stad, zoals de Keizer Karellaan.*

*Meer algemeen moeten we de verkeersstromen veel dynamischer beheren. Zeker op grote toegangswegen is dat doenbaar omdat ze daar voorspelbaar zijn. Dynamisch verkeersmanagement biedt tal van mogelijkheden om de openbare ruimte op te delen aan de hand van verschillende parameters, zoals files, wegwerkzaamheden en grote evenementen. Daarbij kunnen rijstroken naargelang het moment anders benut worden: denk maar aan spitsstroken, busstroken die 's nachts parkeerstroken worden of rijstroken met een omkeerbare rijrichting.*

*Actie B.10 van Good Move ambieert een dynamisch verkeersmanagementsysteem. Dat moet het verkeer vlotter maken door een reallimesturing van het verkeer en de verkeersopstoppingen op het hele Brusselse wegennet, waarbij ook rekening wordt gehouden met incidenten en evenementen.*

1133 **Welke maatregelen hebt u onderzocht of ingevoerd om die ambitie waar te maken? Hebt u een haalbaarheidsstudie over omkeerbare rijstroken in verband met de heraanleg van de A12 besteld? Bij wie? Wanneer worden de resultaten bekendgemaakt? Wat verklaart de vertraging? Waarover ging de studie voor de Keizer Karellaan precies en wat zijn de resultaten?**

*Voor de Kroonlaan werd een slimme middenrijstrook onderzocht, die bussen in twee richtingen zouden kunnen gebruiken. Wat zouden daar de voordelen van zijn? Wordt er een*

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

**concernant les bandes de circulation intelligentes et les voiries modulables.**

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Vous vous êtes engagée auprès du Port de Bruxelles, dans le cadre du projet de réaménagement de l'autoroute A12, à étudier la mise en place de bandes de circulation réversibles. Le matin, la capacité serait plus grande en direction du port pour entrer à Bruxelles, le soir la capacité serait inversée pour permettre de sortir de Bruxelles plus facilement. Vous le savez, j'ai souvent défendu la possibilité de mettre en place des infrastructures similaires dans le cadre d'une série d'entrées de ville. Je pense notamment à l'avenue Charles-Quint. Il s'agit de l'une des artères bruxelloises les plus embouteillées, qui pourrait bénéficier de ce système aux heures de pointe. Cette option faisait également partie des possibilités à étudier pour la commune de Ganshoren.

De manière générale, nous devons piloter de manière beaucoup plus dynamique nos flux de circulation, notamment ceux qui sont très prévisibles, comme les flux entrants et sortants aux principales entrées de la Région. Les systèmes de gestion dynamique des voies offrent de nombreuses possibilités pour répartir l'espace public en fonction de différents paramètres, tels que la congestion automobile, des chantiers ou encore de grands événements. Il est possible d'allouer de manière permanente l'espace public à une catégorie d'usagers, tels que les bus, les voitures, les piétons, les vélos, la micromobilité. L'affectation des voies peut également varier dans le temps, par exemple avec des bandes bus qui servent de stationnement la nuit, des voies réversibles, qui peuvent être utilisées alternativement dans un sens de circulation ou l'autre, ou des voies ouvertes uniquement aux heures de pointe.

L'action B10 rappelle les ambitions de Good Move en matière de gestion dynamique du trafic. Son ambition est entre autres de le fluidifier, en maîtrisant le trafic et la congestion sur l'ensemble du réseau bruxellois par une gestion dynamique en temps réel, conformément à la vision du plan régional de mobilité, et en intégrant les incidents et événements, ainsi que la fluctuation de la demande de trafic au cours du temps.

De manière générale, quels dispositifs en lien avec les entrées de ville avez-vous étudiés ou mis en place pour répondre à l'ambition de Good Move et pour gérer dynamiquement les flux de circulation, notamment au moyen de voies réversibles ?

Avez-vous entamé, comme vous l'aviez promis, l'étude de faisabilité ciblée sur les voies réversibles en lien avec le réaménagement de l'A12 ? Si oui, quand, par qui et avec quel calendrier de publication des résultats ? Comment expliquez-vous le retard de la demande d'étude promise à l'été à la communauté portuaire ? Comment avez-vous entamé l'étude

*gelijkaardige maatregel overwogen voor de Industrielaan en de Herrmann-Debrouxlaan? Zo nee, waarom niet?*

*Wordt de invoering van carpoolrijstroken op de invalswegen onderzocht? Zijn er studies uitgevoerd om busstroken open te stellen voor fietsers en dierenambulances?*

<sup>1135</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Actie B.10 van Good Move betreft inderdaad een dynamisch verkeersgeleidingssysteem dat vlotter verkeer moet opleveren door het live te sturen. Daarbij wordt ook rekening gehouden met incidenten en evenementen.*

*Dat moet bijdragen tot een betere doorstroming van het openbaar vervoer, een betere symbiose van de verschillende vervoerswijzen en meer verkeersveiligheid. Er moeten echter ook keuzes gemaakt worden. Mijn prioriteiten zijn veilige oversteekplaatsen voor voetgangers en een hogere reïssnelheid voor het openbaar vervoer.*

*De dynamische verkeersgeleiding houdt momenteel in dat verkeerslichten aangepast worden en dat het verkeer omgeleid wordt met aanpasbare borden. Dat kan automatisch of manueel gebeuren. Ten behoeve van het manuele beheer werden in 2022 en 2023 in totaal 36 camera's geplaatst. Om de gegevens te verzamelen die nodig zijn voor het automatische beheer, doen we een beroep op de ANPR-camera's, de MIVB en op wagens met trackers. Er zijn voldoende middelen uitgetrokken om het materieel daarvoor aan te kopen.*

*Wat de invoering van wegen met een variabele rijrichting betreft, komt er een technische studie over de invoering van zo'n systeem op de Van Praetlaan. Op basis daarvan zullen we de nodige vergunningen aanvragen. Dat zal gepaard gaan met een effectenrapport en een openbaar onderzoek.*

pour l'avenue Charles Quint ? Quels ont été ses résultats ? Sur quoi portait-elle exactement ?

Dans le cadre du réaménagement de l'avenue de la Couronne, une bande centrale intelligente avait été étudiée. Quels seraient les avantages d'une telle bande, empruntable par les bus dans les deux sens, en termes de gains d'espace et de temps de parcours et de désengorgement du trafic ? Une réflexion similaire a-t-elle été entamée pour le boulevard Industriel et l'axe Herrmann-Debroux, notamment dans le cadre de la réflexion sur la suppression du viaduc ? Si non, pourquoi ?

Des études ont-elles été menées pour envisager des bandes de covoiturage aux entrées de ville et pour élargir l'accès aux bandes réservées aux bus, aux vélos et aux ambulances vétérinaires ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'action B10 rappelle les ambitions du plan Good Move en matière de gestion dynamique du trafic motorisé. Le but est de maîtriser la congestion via une gestion dynamique en temps réel, en intégrant les fluctuations de la demande de trafic et les incidents.

Une gestion dynamique peut contribuer à une plus grande fiabilité en matière de temps de parcours et une meilleure cohabitation entre les modes de déplacement, incluant une amélioration de la sécurité routière pour tous - dont les modes actifs en premier lieu -, une meilleure fluidité des transports en commun en surface et un usage plus efficace de l'espace public. Cependant, il s'agit aussi de faire des choix. À cet égard, sécuriser les traversées des piétons et accélérer la vitesse commerciale des transports publics font partie des priorités qui me tiennent à cœur.

Actuellement, les dispositifs de gestion dynamique utilisés dans le cadre de l'action B10 passent principalement par des modifications de feux, des contrôles d'accès ou des déviations au moyen de panneaux à messages variables. Ces mesures sont prises soit automatiquement sur la base d'indicateurs, comme un événement ou l'augmentation de la congestion, soit manuellement par les gestionnaires de mobilité de la permanence de Bruxelles Mobilité.

Pour la gestion manuelle, 22 caméras de visualisation du trafic ont été placées en 2022, et 14 en 2023. Pour la gestion automatique, des données sont nécessaires. Des avancées importantes pour collecter les données existantes - émanant du dispositif ANPR, de la STIB et des véhicules traceurs - ont été réalisées ces dernières années. Les besoins supplémentaires ont été établis et l'achat et l'installation des équipements sont en cours.

Quant aux voiries réversibles, celles-ci nécessitent également des équipements adaptés et des études abouties. Bruxelles Mobilité a établi le cahier des charges de l'étude technique relative à la mise en place d'un système dynamique de gestion dans l'avenue Van Praet, incluant une bande centrale réversible. Ce marché vise l'étude préalable et le dimensionnement du projet qui inclut les équipements de signalisation variable, le contrôle et la gestion. Le marché d'étude lancé constitue la pièce maîtresse de la

<sup>1137</sup> *Voor de Keizer Karellaan hebben we niet gekozen voor een variabele rijrichting, maar voor een gemengd model, met maatregelen voor een vlotter busverkeer. Dat gebeurde in overleg met de gemeenten Ganshoren en Sint-Agatha-Berchem.*

*Ook voor de Industrielaan denken we eerder aan busstroken. Een centrale rijstrook met variabele rijrichting is daar onmogelijk doordat er een middenberm ligt. Die zou het trouwens ook onmogelijk maken om er een tramlijn aan te leggen, wat een vraag is van de gemeente.*

*Het richtplan van aanleg Herrmann-Debroux voorziet in een eigen bedding voor het openbaar vervoer in beide richtingen. Daar is immers ruimte genoeg. Een rijstrook met variabele rijrichting is vooral nuttig op plaatsen waar er weinig ruimte is voor extra rijstroken.*

*Overigens zijn er ook plannen om op de E411 richting stad een rijstrook voor te behouden voor carpoolers. Die wordt binnenkort getest. Voor de Keizer Karellaan werd dat ook overwogen, maar dat bleek technisch erg moeilijk: door de vele kruispunten is het moeilijk te controleren.*

*Al die projecten worden steeds besproken in het begeleidingscomité.*

<sup>1139</sup> **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *U werkt vooral via de verkeerslichten en via borden met wisselende boodschappen, maar het blijft onduidelijk waarom u zo afkerig blijft van intelligente rijstroken.*

*Er is nu eindelijk een studie over de A12. Wanneer is die van start gegaan? Ik begrijp niet waarom er al voor de studie werken gestart zijn aan de Van Praetbrug. U zegt dat dat nodig is voor tram 10, maar het lijkt wel alsof u wilt dat er nog maar een rijstrook beschikbaar zal zijn voor het verkeer richting Brussel.*

demande de permis visant à réaliser cette bande dynamique dans l'avenue Van Praet. Le permis, qui ne pourra pas suivre une procédure simplifiée, nécessitera un rapport d'incidences et une enquête publique.

Pour l'avenue Charles-Quint, la proposition d'aménagement dont nous disposons paraît a priori intéressante, notamment au niveau urbanistique. La gestion dynamique du trafic ne se fait pas par une bande réversible, mais des mesures pour privilégier la circulation des lignes de bus dans un modèle mixte comptant deux bandes de trafic motorisé. Pour cette voirie, nous avons étroitement collaboré avec les communes de Berchem-Sainte-Agathe et Ganshoren qui, à partir des analyses de l'étude de mobilité, ont étudié plusieurs propositions de réaménagement et recherché la meilleure solution.

Pour le boulevard Industriel, d'autres options ont été envisagées, dont un scénario impliquant une bande de circulation et une bande réservée aux bus dans chaque sens. La présence d'une berme centrale écarte l'idée d'aménager une bande réversible. Ce genre d'aménagement exclurait également une éventuelle tramification du boulevard, une demande pourtant appuyée de la commune pour faire face au nombre croissant de logements dans les quartiers alentour.

Le plan d'aménagement directeur Herrmann-Debroux prévoit un site propre dans les deux sens pour les transports en commun, étant donné la largeur de l'espace disponible. Il ne sera pas nécessaire de recourir à une bande unique, fût-elle intelligente. Cette solution montre surtout son intérêt en cas de contrainte spatiale. Il est envisagé de tester la transformation d'une des bandes entrantes sur l'autoroute E411 en bande réservée au covoiturage, en préfiguration partielle de la restriction de capacité envisagée par le plan d'aménagement directeur.

L'installation d'une bande réservée aux bus ouverte au covoiturage a aussi été envisagée pour l'avenue Charles-Quint. Sur la base des analyses effectuées en collaboration avec les communes, sa mise en œuvre s'avère cependant très difficile. Le contrôle du covoiturage, par exemple, grâce à des caméras, est compliqué par la présence de nombreux carrefours nécessitant le croisement de la bande de bus et de celle réservée au covoiturage.

Tous ces projets se poursuivent dans le cadre du comité d'accompagnement afin d'aboutir à des conclusions concertées et à des solutions optimales.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Ma question porte sur les bandes de circulation intelligentes et les voies modulables. Vous nous expliquez que vous agissez essentiellement sur les feux et les messages variables. C'est une bonne chose que vous vous reposiez un peu plus qu'avant sur un système de caméras, qui peut certainement vous apporter quantité de données sur le trafic et la congestion, afin d'agir en temps réel sur les embouteillages.

Vous nous parlez de l'étude que vous avez enfin lancée au sujet de l'A12. À quelle date l'a-t-elle été ? La Communauté portuaire bruxelloise vous l'avait demandée et vous vous y étiez engagée

*Op de Keizer Karellaan zou een rijstrook met variabele rijrichting onmogelijk zijn. Kunt u ons de studies daarover bezorgen, net als die voor de Industrielaan en Herrmann-Debroux, of ze minstens publiceren op de site van Brussel Mobiliteit?*

l'été dernier. Je ne comprends pas bien l'organisation des travaux qui ont démarré à hauteur du pont Van Praet. Deux ronds-points y sont liés. Vous avez expliqué qu'il fallait avancer pour la ligne de tram 10, mais les études sont réalisées après les travaux. Je ne comprends pas bien la logique, sauf s'il s'agit de nous expliquer qu'il ne sera pas possible d'entrer dans Bruxelles sur plus d'une bande. Pouvez-vous faire la clarté sur ce dossier ?

Quant à l'avenue Charles-Quint, vous dites qu'il ne sera pas possible d'y recourir à une bande réversible et que vous négociez avec les communes. C'est très bien de négocier, mais pouvez-vous nous informer et nous fournir ces études ? Il en va de même pour celles concernant le boulevard Industriel et l'avenue Herrmann-Debroux. Pourriez-vous à tout le moins publier les études sur le site de Bruxelles Mobilité ? Elles nous permettraient de nous faire une idée sur la possibilité de disposer de bandes réversibles, mais aussi de bandes réservées au covoiturage. Apparemment, vous n'avez pas l'intention d'aménager de telles bandes et nous ignorons pourquoi.

Je vous invite donc à nous présenter les études en commission ou à nous les transmettre.

<sup>1141</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- Voor het project voor de A12 is een openbaar onderzoek vereist en bij die gelegenheid zullen alle studies openbaar worden gemaakt.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Dans le cadre du projet concernant l'A12, la procédure requiert une enquête publique et dans ce cadre, toutes les études sont mises à la disposition du public et du Parlement. L'enquête publique commencera dès que les études seront clôturées.

<sup>1141</sup> **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- Wanneer is de studie van start gegaan?

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Pouvez-vous nous donner la date à laquelle l'étude a été lancée ?

<sup>1141</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- Er zijn al werken aan de gang terwijl de studie nog loopt, omdat er dringend werk moet worden gemaakt van de verbinding van tramlijn 10 met Neder-Over-Heembeek. De twee projecten zijn met elkaar verbonden en de tramlijn verandert niets aan de mogelijkheid om een rijstrook met variabele rijrichting in te richten.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Par ailleurs, comme vous le dites, une étude est réalisée alors que des travaux sont en cours. Comme je l'ai déjà expliqué à plusieurs reprises en commission, l'espace nécessaire à la mise en place des bandes réversibles est le même et tout peut déjà être lancé. Il y a aussi une urgence par rapport à la connexion de la ligne de tram 10 vers Neder-Over-Heembeek. Comme vous le savez, les deux projets sont liés. En conséquence, nous avons lancé cette étude, qui est nécessaire, tout comme l'enquête publique.

Nous comptons ainsi disposer de tous les éléments permettant d'aménager des bandes réversibles sur cet axe avant la fin des travaux.

<sup>1141</sup> **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- U antwoordt niet op mijn vraag. Wanneer ging de studie van start? Dat vroeg ik u drie maanden geleden al.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Je n'ai pas eu de réponse à ma question. Ce n'est pourtant pas compliqué. À quelle date avez-vous lancé l'étude concernant les bandes réversibles sur l'A12 ? Je vous ai déjà posé cette question il y a trois mois. Vous pourriez y apporter une réponse immédiatement en envoyant un SMS à vos services. Cela pourrait aussi éclairer la Communauté portuaire bruxelloise, qui est assez inquiète de la façon dont ce dossier est géré.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

1151 (Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter, treedt als voorzitter op)

1157 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI**

1157 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1157 **en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,**

1157 **betreffende de geluids- en trillingsoverlast door de metro.**

1159 **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).**- *Inwoners van Sint-Lambrechts-Woluwe, Sint-Pieters-Woluwe, Anderlecht, Sint-Jans-Molenbeek, Etterbeek en Oudergem klagen sinds twee jaar over lawaai en trillingen van de metro, vooral 's nachts.*

*De MIVB kondigde begin 2023 maatregelen aan, zoals de vervanging van de wielen van metrostellen, maar die volstaan niet volgens het gemeentebestuur van Sint-Lambrechts-Woluwe, dat de MIVB en het gewest voor het gerecht daagt.*

*De gemeente wil dat een juridisch expert de omvang van de hinder beoordeelt en vraagt bovendien dat de MIVB de wielen van de metrostellen sneller vervangt of luidruchtige metrostellen 's nachts niet gebruikt. De MIVB benadrukt dat de situatie verbeterd is en dat er nog extra maatregelen komen.*

*Voorts verwijt de gemeente minister van Leefmilieu Maron dat hij niet snel genoeg reageert op haar verzoek om voor een betere, permanente controle van dergelijke hinder te zorgen en de regelgeving uit te breiden.*

*De MIVB en Leefmilieu Brussel sloten in 2004 een overeenkomst ter bestrijding van lawaai en trillingen van het openbaar vervoer. Die moet echter worden bijgewerkt, zodat de controles op de nieuwe MIVB-voertuigen zijn afgestemd.*

*De MIVB beweert dat ze al maatregelen nam, maar de omwonenden ondervinden nog steeds hinder. Daar moet u dringend iets aan doen.*

*Welke bijkomende maatregelen wil de MIVB nemen en wanneer? Hoe verloopt de communicatie daarover met de inwoners?*

*Hoever staan de gesprekken met de leveranciers van de wielen? Hoever staan de tests? Hoeveel kosten de werken? Wanneer zullen alle wielen vervangen zijn? Wilt u de MIVB verbieden om 's nachts voertuigen in te zetten die hinder veroorzaken?*

(Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente, prend place au fauteuil présidentiel)

**QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

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

**et à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,**

**concernant les nuisances sonores et vibratoires causées par le passage du métro.**

**Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Depuis plus de deux ans, des habitants de Woluwe-Saint-Lambert, Woluwe-Saint-Pierre, Anderlecht, Molenbeek-Saint-Jean, Etterbeek et Auderghem se plaignent de nuisances sonores et vibratoires causées par le passage du métro. Nous avons d'ailleurs été plusieurs à vous interroger à ce sujet. Les vibrations sont particulièrement fortes la nuit, ce qui perturbe le sommeil des riverains.

Face à l'ampleur des plaintes, la STIB a annoncé début 2023 des mesures pour réduire les nuisances, notamment le meulage des voies et un système de détection des roues à l'usure anormale. Cependant, selon les autorités de Woluwe-Saint-Lambert, ces mesures n'ont pas été suffisantes. La commune a donc décidé d'attaquer la STIB et la Région bruxelloise en justice.

Les autorités woluwéennes souhaitent notamment obtenir une étude solide d'un expert judiciaire pour évaluer l'ampleur des nuisances. Elles demandent également à la STIB d'accélérer le remplacement des roues ou d'interdire le passage de certains véhicules la nuit. La STIB se défend et assure que la situation s'est améliorée. Elle explique que des mesures complémentaires sont en cours de développement. Quant au ministre de l'Environnement - auquel ma question est également adressée -, les autorités woluwéennes lui reprochent de ne pas être en mesure de donner une suite rapide aux demandes sur :

- la nécessité de renforcer le cadre juridique, actuellement défaillant, pour contrôler ce type de nuisances, et pour imposer des mécanismes de contrainte visant, par exemple, à exiger la réduction de la vitesse des métros ou l'utilisation d'anciennes rames la nuit ;

- l'instauration d'un système de contrôle permanent de ces nuisances afin d'objectiver les effets des mesures prises par la STIB et d'alléger les démarches des citoyens aujourd'hui nécessaires pour forcer le contrôle de ces nuisances.

Une convention trams et métros relative à la lutte contre le bruit et les vibrations des transports en commun a été signée le 25

*Hoe wilt u een betere en permanente controle invoeren?*

juin 2004 entre la STIB et Bruxelles Environnement. Force est de constater qu'elle n'est pas à jour, et les contrôles et la façon de contrôler non plus. Cette convention doit être adaptée aux caractéristiques du nouveau matériel roulant de la STIB.

Cette situation n'a que trop duré ! Les riverains sont excédés et fâchés. La STIB indique que les roues sont rabotées ou meulées, mais avec quelle efficacité, puisque les problèmes persistent ? Certains riverains quittent leur bien, leur habitation se fissure, la situation devient invivable. Il faut urgemment mettre en place des mesures pérennes. Il faut stopper ces nuisances au plus vite !

Quelles sont les mesures complémentaires que la STIB envisage de prendre pour réduire les nuisances et à quelle échéance ? Quelle est la communication mise en place à ce sujet vis-à-vis des riverains exténués ?

Où en sont les contacts avec les fournisseurs des roues et les tests effectués ? Quel est le coût de tous les travaux effectués ? Quand le remplacement des roues sera-t-il terminé ? L'interdiction de passage de certains véhicules avec des roues non conformes la nuit ou sur des lignes qui sont plus proches des habitations est-elle envisagée ?

Quelles pistes sont-elles à l'étude, d'une part pour renforcer le cadre juridique, actuellement défaillant pour contrôler ce type de nuisances et, d'autre part, pour instaurer un système de contrôle permanent de ces nuisances ?

<sup>1161</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Sinds de ingebruikname van M7-metrostellen is de hinder voor de omwonenden sterk toegenomen. Ik overleg dagelijks met de MIVB over de beste aanpak om het lawaai en de trillingen zo snel mogelijk terug te brengen tot het vroegere niveau.*

*De MIVB ondernam al actie. Zo slijpt ze nu de wielen van de metrostellen na 60.000 km bij, terwijl dat vroeger pas na 160.000 km gebeurde. Ze voerde ook een systeem in om te detecteren welke metrostellen lawaaihinder veroorzaken.*

*Zodra er abnormale trillingen worden vastgesteld, worden de wielen bijgeslepen. Bij de metingen die de MIVB eind mei 2023 bovengronds op de De Broquevillelaan uitvoerde, bleek dat de wielen van de M7-stellen na het slijpen niet meer trillingen veroorzaken dan die van het type M6.*

*Het nieuwe bevestigingssysteem voor de sporen dat door de MIVB werd getest, leverde geen bevredigende resultaten op.*

*De producent van de metrostellen heeft de technische eigenschappen voor de wielen aangepast en zoekt nu twee nieuwe leveranciers aangezien de oude leverancier geen geschikte wielen kan leveren. Het bedrijf hoopte voor eind 2023 te kunnen starten met tests.*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- L'arrivée des métros M7 a augmenté de manière disproportionnée les nuisances pour les riverains. Nous travaillons quotidiennement avec la STIB pour traiter ce problème particulièrement gênant pour les riverains, de manière à revenir dans les meilleurs délais au seuil vibratoire et sonore antérieur à l'arrivée des M7.

Une série d'actions curatives et préventives ont été mises en œuvre par la STIB. Ainsi, toutes les roues des métros sont reprofilées systématiquement après 60.000 km, contre 160.000 km précédemment. Il a également été installé un système de détection des rames dont les roues causent les vibrations perturbantes pour les riverains.

Les roues concernées sont traitées dès la détection d'un niveau anormal de vibration, ce qui permet d'intervenir au cas par cas et de façon ciblée sur les rames qui posent un problème. L'amélioration à l'égard des vibrations a été évaluée par une campagne de mesures que la STIB a réalisée en surface au niveau de l'avenue de Broqueville à la fin du mois de mai 2023. Cette campagne a démontré que les M7 dont les roues ont été traitées ont maintenant une signature globalement identique aux M6.

Enfin, un nouveau système de fixation des rails sur les traverses a été testé. Une campagne de mesure réalisée à la mi-juillet 2023 a toutefois révélé qu'il ne donnait pas satisfaction.

Du côté des mesures préventives structurelles à présent, le constructeur des rames de métro a revu ses spécifications

<sup>1163</sup> *Vervolgens is een opschaling van de productie nodig om alle problematische wielen te kunnen vervangen. De MIVB start daar in 2024 mee, maar voor een precies tijdschema is het te vroeg.*

*De MIVB kan de M7-stellen niet missen, ook niet buiten de spits, aangezien dan het onderhoud gebeurt.*

*De MIVB neemt het probleem ernstig, maar dat maakt de hinder niet minder erg. Ik zoek samen met de MIVB naar goede oplossingen en gaf Brussel Mobiliteit de opdracht om mee te zoeken. Minister van Leefmilieu Maron vroeg hetzelfde aan Leefmilieu Brussel.*

*Leefmilieu Brussel voert begin dit jaar nieuwe metingen van lawaai en trillingen uit. Het zal de resultaten vergelijken met die van de vorige metingen om een duidelijk beeld van de hinder te krijgen en om de maatregelen van de MIVB te evalueren.*

*Brussel Mobiliteit stelde een onafhankelijke expert aan die aan het einde van het eerste trimester van 2024 een nota moet indienen over de problematiek. De expert vergelijkt de studies en resultaten van de voorgaande metingen met die van de huidige. Daarnaast onderzoekt hij de werkwijze van Leefmilieu Brussel om de trillingen te beoordelen. Hij gaat na welke maatregelen de MIVB neemt om de trillingen te beperken, onderzoekt de oorzaken van de hinder en doet aanbevelingen.*

techniques des roues pour imposer des caractéristiques mécaniques et chimiques en vue d'une augmentation de la dureté de l'acier et d'une amélioration de l'homogénéité de la structure.

Le constructeur a entamé un processus sur la base des nouvelles spécifications techniques afin de qualifier deux nouveaux fournisseurs de roues, l'ancien fournisseur n'étant plus capable de livrer des roues conformes. Une première livraison de vingt roues pour les essais préalables au montage de nouvelles roues sur un métro en exploitation a été réceptionnée début juillet. Si ces tests confirment la conformité des roues prototypes livrées, le constructeur espère lancer les tests en exploitation sur une rame M7 à Bruxelles pour la fin de l'année 2023 - sachant que la réponse que je vous lis a été rédigée avant le mois de décembre, ce dont je vous prie de m'excuser.

Il faudra ensuite passer à une production industrielle à plus grande échelle pour changer l'ensemble des roues problématiques, ce qui devrait réduire progressivement les vibrations sur l'ensemble de la ligne. Il est encore trop tôt pour donner un calendrier pour ces remplacements, qui débiteront en 2024.

Il n'est pas possible pour la STIB de se passer des rames de la série M7 sur les lignes 1 et 5, même en dehors des heures de pointe. À ces moments, toutes les rames disponibles sont soit en exploitation, soit en maintenance. Les rames de métro qui sont utilisées en soirée et tôt le matin ne sont pas toujours les mêmes. Au contraire, elles varient de jour en jour, de façon à ce que les opérations de maintenance puissent s'effectuer en dehors des heures de pointe.

Cependant, même si le problème est pris au sérieux par la STIB, je suis tout à fait consciente du fait que la situation pour les riverains qui subissent ces désagréments est difficilement acceptable et qu'il est de mon devoir d'aider la STIB à avancer au plus vite dans la recherche de vraies solutions. C'est pourquoi j'ai mandaté Bruxelles Mobilité, en collaboration avec le cabinet du ministre de l'Environnement, qui a lui-même mandaté son administration, Bruxelles Environnement, de travailler sur deux axes.

Bruxelles Environnement va mener au début de cette année une nouvelle campagne de mesure des bruits et vibrations. L'objectif est de comparer les données avec la dernière campagne pour mesurer l'évolution, donner suite aux mesures de mitigation prises par la STIB (détection et remplacement des roues avec un taux de déformation problématique) et objectiver les nuisances.

Bruxelles Mobilité a quant à elle mandaté un expert indépendant à la STIB afin de produire une note circonstanciée sur la problématique. Cette note est attendue pour la fin du premier trimestre 2024. La mission de cet expert porte sur :

- l'analyse des études et des résultats des précédentes campagnes et de l'évolution par rapport à la nouvelle ;

<sup>1165</sup> *Gelijktijdig voert de MIVB technische verbeteringen door en blijft ze nieuwe oplossingen zoeken.*

*Ten slotte werkt de regering de geluidsordonnantie bij. Ze neemt er hinder door trillingen nadrukkelijk in op, naast de follow-up van klachtenprocedures.*

<sup>1167</sup> **Mevrouw Aurélie Czekalski (MR)** *(in het Frans).*- *Er worden inspanningen geleverd, maar de omwonenden blijven klagen over hinder. Zij hebben de indruk dat u niets onderneemt en ze betreuren het dat de MIVB niet communiceert.*

*Is daarover iets in de nieuwe beheersovereenkomst van de MIVB opgenomen?*

*Er moeten structurele oplossingen komen. Het kost de omwonenden veel moeite om bij hun verzekeringsmaatschappij een vergoeding te krijgen voor de schade aan hun woning.*

*In zes gemeenten is de levenskwaliteit van de burgers aangetast. Zij verdienen een duidelijk antwoord en steun.*

<sup>1169</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans).*- *Ik ben me bewust van het effect op de levenskwaliteit, maar het is niet gemakkelijk om oplossingen te vinden. Er zijn maatregelen genomen. Op vraag van de omwonenden is er een externe expert aangesteld.*

- l'analyse de la méthodologie employée par Bruxelles Environnement pour déterminer les bruits solidiens, c'est-à-dire provoqués par la vibration de la structure et des parois du bâtiment.

- l'analyse de ce que la STIB a mis en œuvre ou est en train de mettre en œuvre pour mitiger les vibrations et revenir au seuil préexistant ;

- l'investigation de l'ensemble des causes probables (autres que la problématique des roues) à l'origine des nuisances pour les riverains ;

- des propositions de recommandations à mettre en œuvre.

Ces deux études seront, bien entendu, menées parallèlement aux améliorations techniques de la STIB, qui sont attendues progressivement. Ainsi, la STIB continue de chercher des solutions, parallèlement à l'expertise indépendante censée livrer de nouvelles idées ou visions.

Enfin, l'ordonnance « Bruit » est en cours de révision en vue d'y inclure explicitement les vibrations et d'assurer le suivi des procédures de plaintes par le gouvernement.

**Mme Aurélie Czekalski (MR).**- J'entends les efforts, les mesures structurelles et préventives prises, mais je ne comprends pas. Je voyais encore ce matin sur les réseaux sociaux des riverains témoigner du fait qu'ils sentent chaque métro passer et que cela les affecte physiquement. Ils ont le sentiment que la ministre ne fait rien et déplorent le silence de la STIB.

Le nouveau contrat de gestion de la STIB prévoit-il quelque chose à cet égard ?

Vous avez parlé de tests, mais il faut vraiment trouver une solution structurelle. Nous devons être aux côtés des riverains qui subissent ces nuisances. Les tremblements et les bruits persistent. Je suppose que vous vous rendez compte également des démarches que ces riverains devront entamer auprès de leurs compagnies d'assurances pour rénover leurs habitations endommagées. C'est une procédure longue et pénible.

Et pendant ce temps, ces riverains souffrent physiquement et mentalement. Leur qualité de vie au sein de notre Région, de Woluwe-Saint-Pierre à Woluwe-Saint-Lambert, Etterbeek, Auderghem, Molenbeek-Saint-Jean et Anderlecht, est entachée. Ils méritent une réponse claire et une aide dans leurs démarches afin de mettre un terme aux désagréments causés par les nuisances sonores et vibratoires qu'ils subissent.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Je suis bien consciente que le problème affecte la qualité de vie. Les solutions sont compliquées à trouver et l'impact est important pour les riverains. Des mesures curatives et structurelles sont prises, et une analyse a été entamée. Les riverains avaient en effet demandé la



*Ik heb u in mijn antwoord heel wat meer details gegeven dan wat in de algemene regels in de beheersovereenkomst is opgenomen. Op basis van de aangepaste ordonnantie wordt het overigens mogelijk om metingen in de woningen van de omwonenden uit te voeren. Daarnaast blijven controles in de buurt van de infrastructuur mogelijk.*

*Ik ben me bewust van de hinder en beseft dat die moet worden aangepakt.*

*- Het incident is gesloten.*

désignation d'un expert externe pour suivre le dossier et veiller à ce que tout soit fait pour trouver des solutions.

Vous m'interrogez sur certains éléments du nouveau contrat de gestion, mais votre question est beaucoup plus spécifique. Je suis donc entrée bien plus dans le détail que les règles générales prévues dans le contrat de gestion. De même, la nouvelle ordonnance prévoit un dispositif permettant le contrôle du réseau de sonomètres. Bruxelles Environnement est habilitée à objectiver le ressenti des riverains - c'est la procédure dite « article 10 ». Les mesures acoustiques et vibratoires sont prises dans les habitations des riverains concernés, là où la gêne est ressentie, et non à proximité des infrastructures. Un autre système de contrôle permet des mesures à proximité des infrastructures.

Je sais que les riverains subissent ces problèmes et qu'il s'agit d'un enjeu majeur. Si l'on veut gagner le soutien de la population aux transports en commun et au métro, il faut agir sur cette problématique, ce que nous tâchons de faire au mieux.

*- L'incident est clos.*

1173 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL**

1173 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1173 **betreffende afgesloten rijstroken en de coördinatie van de werkzaamheden in de Brusselse tunnels.**

1175 **De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).**- Het zal geen enkele Brusselaar zijn ontgaan dat het verkeer in november 2023 bijzonder moeizaam verliep. In die maand werd er op maar liefst zes locaties tegelijk aan de weg gewerkt. De Naamsepoorttunnel was afgesloten, in de Kruidtuintunnel moest al het verkeer over één rijstrook, het Koningsplein was onbereikbaar doordat er een tijdelijk tramspoor werd gelegd, er werd een fietspad aangelegd langs de Boudewijnlaan en een busbaan langs de Kruidtuinlaan. Het resultaat van dat alles was dat je op sommige momenten langer dan een uur in de file stond op de Kleine Ring.

Als ik even door het omstreden plan Good Move blader, stel ik vast dat het gebaseerd is op een duidelijke indeling van de Brusselse wegen in de categorieën autosnelweg, auto plus en auto comfort. Op grond van dat onderscheid werd bepaald hoe wijken autoluw zouden worden gemaakt, zodat het doorgaande verkeer kon worden verplaatst naar de hoofdassen, waaronder de tunnels van de Kleine Ring.

Het is volstrekt logisch dat veel tunnels aan vernieuwing toe zijn. We kennen de voorgeschiedenis van dat dossier. Het Brussels Gewest moet middelen uittrekken om die infrastructuur te moderniseren. Veel Brusselaars vragen zich echter af hoe de werken worden gepland en hoe het komt dat ze zo

**QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL**

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

**concernant la fermeture de bandes de circulation et la coordination des chantiers dans les tunnels bruxellois.**

**M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang)** (*en néerlandais*).- *La circulation a été particulièrement difficile en novembre 2023, avec pas moins de six chantiers menés simultanément : tunnel de la porte de Namur fermé, une seule bande de circulation dans le tunnel Botanique, place Royale inaccessible, aménagement d'une piste cyclable le long du boulevard Baudouin et d'une bande de bus le long du boulevard du Jardin botanique.*

*Le controversé plan Good Move repose sur une répartition de la voirie en trois catégories, devant définir les quartiers apaisés et déplacer le trafic de transit vers les grands axes, dont les tunnels de la Petite ceinture. Dès lors que ceux-ci sont partiellement fermés, c'est le chaos.*

lang aanslepen. Als de secundaire wegen verkeersluw worden gemaakt terwijl de hoofdwegen gedeeltelijk worden afgesloten, ontstaat er chaos in de vorm van stilstaande voertuigen, ongevallen, stress en vooral vervuiling. Ondertussen blijft u met de minister van Leefmilieu pleiten voor de verdere uitvoering van Good Move en voor een nog strengere lage-emissiezone. Ik vraag me af of het geloofwaardig en mogelijk is om al die zaken te combineren.

<sup>1177</sup> Tot slot hebt u wellicht in de pers gelezen dat onbekenden eigenhandig een afgesloten rijstrook ter hoogte van IJzer heropend hebben. Achteraf bleken de werkzaamheden al enkele weken voorbij te zijn, terwijl automobilisten nog steeds kunstmatig vertraagd werden. Ook in het verleden werd infrastructuur zonder aanwijsbare reden afgesloten, wat uiteraard op onbegrip stuit. Ik denk aan de Blijde Inkomsttunnel, die al sinds mei 2020 afgesloten is, terwijl er geen werkzaamheden aan de gang zijn.

Hoe verklaart u dat het verkeer tijdens de maand november zo chaotisch was op de wegen van het autonetwerk plus? Welke voorzorgsmaatregelen zijn er genomen om filevorming te vermijden? Hoe werd de automobilist op de hoogte gebracht van de talloze werkzaamheden? Werden er voldoende alternatieve routes gesuggereerd of aangeduid? Waarom is de Blijde Inkomsttunnel al sinds mei 2020 gesloten, terwijl er geen werkzaamheden plaatsvinden?

Hoe tracht men het afsluiten van de infrastructuur zo kort mogelijk te houden tijdens werkzaamheden? Wordt er 's nachts gewerkt en zo ja, volgens welke logica? Waarom werd de afgesloten rijstrook in de Rogiertunnel niet meteen vrijgegeven na de werkzaamheden, waardoor automobilisten het heft in eigen handen hebben genomen?

<sup>1179</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Er zijn inderdaad verschillende wegwerkzaamheden met hinder op of nabij kritische punten van het wegennet geweest, onder andere in de tunnels van de Kleine Ring en op de Louizalaan. Oktober en november zijn altijd drukke verkeersmaanden en het weer was ook niet bevorderlijk voor vlot verkeer.

Verkeerslichten worden bij wegwerkzaamheden in de mate van het mogelijke proactief aan de nieuwe situatie aangepast. Het verkeer wordt bovendien gemonitord door Mobiris, dat bij incidenten of een moeilijke doorstroming de verkeersregeling in real time kan aanpassen en voorstellen kan doen om de tijdelijke infrastructuur aan te passen om de hinder te beperken.

Wegwerkzaamheden met hinder worden systematisch aangekondigd via klassieke media, sociale media en dynamische borden. Waar nodig komen er omleidingen en als begeleidende maatregel kunnen alternatieve routes worden aangegeven. Er zijn ook scenario's voor het activeren van alternatieve routes bij incidenten of terugkerende evenementen, zoals Europese toppen. Voor de tunnels op de Louizalaan werden daarvoor een aantal mobiele tekstkarren geplaatst. Afhankelijk van de verwachte impact gebeurt dat ook bij andere werkzaamheden. Het gebruik

*Comment expliquez-vous le chaos sur le réseau auto plus en novembre ? Quelles mesures ont été prises pour éviter la formation de files ? Comment les automobilistes ont-ils été informés des chantiers ? Pourquoi le tunnel de la Joyeuse Entrée est-il fermé depuis mai 2020 ?*

*Comment tente-t-on de réduire au maximum la durée de fermeture des infrastructures pendant les travaux ? Travaille-t-on la nuit et, si oui, selon quelle logique ? Pourquoi la bande de circulation fermée dans le tunnel Rogier n'a-t-elle pas été immédiatement rouverte après les travaux, poussant des automobilistes à en prendre l'initiative ?*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Plusieurs travaux ont en effet perturbé des points critiques du réseau routier, notamment dans les tunnels de la Petite ceinture et avenue Louise. Octobre et novembre sont des mois de trafic intense et la météo n'a rien arrangé.*

*Quand c'est possible, les feux de circulation sont ajustés de manière proactive pendant un chantier. Mobiris adapte la régulation du trafic en temps réel en cas d'incidents ou d'embouteillages et propose des adaptations ou des infrastructures temporaires pour réduire les nuisances.*

*Les travaux routiers entraînant des perturbations sont annoncés via les médias traditionnels, les réseaux sociaux et la signalisation dynamique. Des déviations sont mises en place si nécessaire et des itinéraires alternatifs peuvent être indiqués. Des panneaux mobiles à messages variables ont été placés à cet effet aux entrées des tunnels de l'avenue Louise. L'utilisation d'autres modes de transport est encouragée.*

van alternatieve vervoersmodi wordt uiteraard systematisch aangemoedigd.

De sluiting van de Blijde Inkomsttunnel is een veiligheidsmaatregel op vraag van de politie. De Wetstraat telt namelijk nog maar drie rijstroken, en zonder sluiting van de Blijde Inkomsttunnel zouden er vier rijstroken moeten invoegen: één rijstrook vanuit Schuman en drie vanuit de tunnel. Dat zou tot conflicten en gevaarlijke situaties leiden. Verschillende alternatieven zijn destijds onderzocht, zoals een herorganisatie van de manier waarop de verschillende rijstroken invoegen, of een reductie van de capaciteit van de Wettunnel. De sluiting van de Blijde Inkomsttunnel bleek de beste optie en de veiligheidsredenen, aangehaald door de politie, zijn sindsdien niet veranderd.

Onze administratie heeft de gevolgen van de sluiting van de Blijde Inkomsttunnel nauwgezet gemonitord, maar de sluiting bleek niet tot extra filevorming te leiden. De belangrijkste verkeersstromen in de Wetstraat komen van de Tervurenlaan en de Kortenberglaan. In het kader van de werkzaamheden van Beliris aan het Schumanplein zal de tunnel gesloten blijven, want de veiligheidsoverwegingen blijven uiteraard cruciaal. Beliris is ook vragende partij om de tunnel gesloten te houden. Aangezien voorafgaand aan de werkzaamheden de Blijde Inkomstlaan eerst een tweerichtingsstraat zal worden, zijn er tijdens de werkzaamheden ook voor automobilisten een aantal haalbare omleidingen beschikbaar.

<sup>1181</sup> In het algemeen wordt er zoveel mogelijk gewerkt met dubbele shifts, inclusief weekend- en nachtwerk, ten minste wanneer dat niet tot geluidshinder voor de omwonenden leidt. Op die manier kunnen werkzaamheden sneller uitgevoerd worden en wordt de overlast zo beperkt mogelijk gehouden. Werkzaamheden met veel continue hinder, zoals tunnelsluitingen, worden vaak uitgevoerd tijdens schoolvakanties, waarin de verkeersdruk iets kleiner is.

Wat de Rogiertunnel betreft, werd op vraag van politie en hulpdiensten beslist om de rijstrookvermindering in de tunnel iets langer aan te houden. De nieuwe verkeerssituatie was zeer positief voor de uitrijdende hulpdiensten, bijvoorbeeld van de brandweerkazerne aan de Helihavenlaan. Ze wilden de vermindering zelfs permanent maken, maar dat zou het kruispunt aan IJzer te zeer verzadigen met de geplande interventies. Het gaat hier om werkzaamheden met een zeer grote mobiliteitsimpact en we willen vermijden dat die de Noordwijk zouden verlammen. Daarom werd na een aantal dagen de oude situatie weer hersteld.

Dat burgers het heft in eigen handen nemen, is in verkeerssituaties nooit aanvaardbaar. Als sluitingen moeilijk te begrijpen zijn, wil ik die gerust nader toelichten. Zulke beslissingen worden steeds in overleg genomen en de verkeersveiligheid staat daarbij steeds voorop.

<sup>1183</sup> **De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).**- Ik ben het uiteraard eens met uw laatste opmerking. Het kan niet de

*La police a demandé de fermer le tunnel de la Joyeuse Entrée par mesure de sécurité, ce qui n'a pas causé de congestion supplémentaire.*

*Lors des travaux de Beliris sur le rond-point Schuman, le tunnel restera fermé pour des raisons de sécurité. Beliris demande qu'il le reste. Comme l'avenue de la Joyeuse Entrée sera mise à double sens avant les travaux, des déviations seront proposées aux automobilistes pendant le chantier.*

*Pour accélérer les chantiers et réduire les désagréments, les équipes sont doublées autant que possible, y compris le week-end et la nuit, tant que cela n'entraîne pas de nuisances sonores. Les travaux qui causent des nuisances continues sont souvent réalisés pendant les vacances.*

*À la demande de la police et des services d'urgence, la réduction des voies du tunnel Rogier a été prolongée. Mais après quelques jours, l'ancienne situation a été rétablie pour éviter de paralyser le quartier Nord.*

*On ne peut laisser les citoyens prendre les choses en main en matière de trafic. Les fermetures sont toujours décidées en concertation, avec la sécurité routière pour première préoccupation.*

**M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang)** (en néerlandais).- *Il est souvent difficile de comprendre comment*

bedoeling zijn dat burgers zelf wegversperringen weghalen. Toch valt het vaak niet te begrijpen hoe u te werk gaat. Misschien moet u op een andere manier proberen uit te leggen waarom er wegversperringen worden geplaatst. Zo kunt u vermijden dat sommigen domme dingen doen.

Mijn conclusie is dat in de maand november 2023 het grote aantal wegwerkzaamheden in combinatie met Good Move en de slechte weersomstandigheden - al is het natuurlijk alom bekend dat november een herfstmaand is - tot onleefbare situaties heeft geleid. Burgers staan uren in de file, wat in allerlei opzichten nadelige gevolgen heeft. Ik pleit voor een betere coördinatie en communicatie. Omleidingen moeten beter worden aangegeven.

Ik heb een bijkomende vraag over de regelmatige infrastructuur- en onderhoudswerken waarvoor de tunnels om 23 uur worden afgesloten. Dat is uiterekend het tijdstip waarop mensen restaurants, bioscopen, theaters enzovoort verlaten. Zou het niet beter zijn om te wachten tot middernacht? Zo verliest u natuurlijk een uur, maar voor onderhouds- of infrastructuurwerken zou dat geen probleem mogen zijn. Op die manier kan er 's avonds heel wat verkeershinder worden vermeden. Ik heb zelf al ervaren dat je 's avonds om 23.15 uur plots in de file kunt staan. Mijn suggestie kan helpen om dat probleem te vermijden.

1185 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- We doen zo vaak mogelijk een beroep op nachtwerk, maar we moeten daarbij ook rekening houden met de buurtbewoners. Het is dus altijd zoeken naar een evenwicht.

De keuzes over de planning en dergelijke worden bij de directie Coördinatie van de Bouwplaatsen gemaakt. De leden van die commissie hebben expertise over het Brusselse verkeer en zijn zich bewust van het belang en de impact van wegwerkzaamheden. Een uur later de tunnel afsluiten betekent dat er een uur minder kan worden gewerkt. Er wordt altijd een afweging gemaakt om de hinder zoveel mogelijk te beperken, al is het niet mogelijk om die helemaal te vermijden.

De werken aan de tunnels hebben een grote impact, maar ze zijn noodzakelijk. Als we ze slecht onderhouden, moeten we tunnels sluiten. Dat zou een nog grotere impact hebben.

- *Het incident is gesloten.*

1189 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER TRISTAN ROBERTI**

1189 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1189 **betreffende het Brusselse deel van het fietspad langs de Terhulpensteeweg.**

1191 **De heer Tristan Roberti (Ecolo) (in het Frans).**- *In 2021 begon het Vlaams Gewest met de aanleg van een nieuw fietspad op de Terhulpensteeweg tussen de Bundersdreef en Groenendaal.*

*vous procédez. Peut-être devriez-vous essayer d'expliquer autrement pourquoi des barrières routières sont installées.*

*En novembre 2023, le nombre élevé de travaux routiers combiné au plan Good Move et au mauvais temps a conduit à des situations invivables pour les citoyens. J'appelle donc à un effort de coordination et de communication.*

*Pour les travaux réguliers d'infrastructure et d'entretien, les tunnels sont fermés à 23h, mais c'est précisément l'heure à laquelle les gens quittent les restaurants, les cinémas, les théâtres, etc. Ne serait-il pas préférable d'attendre minuit pour entamer ces travaux ?*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *Nous recourons au travail de nuit aussi souvent que possible, mais nous devons aussi tenir compte des habitants. Par ailleurs, fermer un tunnel une heure plus tard équivaut à perdre une heure de travail. Nous devons donc constamment trouver des compromis afin de limiter au minimum les perturbations.*

*Les travaux dans les tunnels ont une incidence non négligeable, mais ils sont indispensables.*

- *L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. TRISTAN ROBERTI**

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

**concernant le tronçon bruxellois de la piste cyclable de la chaussée de La Hulpe.**

**M. Tristan Roberti (Ecolo).**- *En 2021, la Région flamande a réalisé des travaux visant à aménager une nouvelle piste cyclable le long de la chaussée de La Hulpe, entre la frontière régionale*

*Dat fietspad maakt deel uit van de fietssnelweg F205/C205 die de verbinding tussen Brussel en Terhulpen moet verbeteren. Het fietspad is sinds de werken 3 m breed, waardoor nu comfortabel tweerichtingsverkeer mogelijk is.*

*Voor de werken was het fietspad er nauwelijks meer dan een meter en het verschil tussen het fietspad op Brussels en op Vlaams grondgebied was onbestaande, maar nu is het in Vlaanderen comfortabel fietsen, terwijl het Brusselse deel van de fietsverbinding in erbarmelijke staat verkeert.*

*Volgens een persdossier uit 2021 was er 800.000 euro voor onderzoek naar de bouw van een ecoduct en de aanleg van een fietspad op de Terhulpensteenweg. Destijds zei u dat Beliris het onderzoek zou voeren in samenwerking met Leefmilieu Brussel, urban.brussels, de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML), Brussel Mobiliteit, de gemeente Watermaal-Bosvoorde en het Vlaams Gewest.*

*Is het onderzoek van start gegaan en wordt de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning voorbereid? Hoe verlopen de contacten met Leefmilieu Brussel, urban.brussels en de KCML? Wanneer wordt het project gerealiseerd? Worden er extra afspraken gemaakt met Beliris in verband met de benodigde middelen?*

située à hauteur de la drève des Bonniers et Groenendael. Ces travaux s'inscrivaient dans le cadre du développement de la voie rapide cyclable F205 qui vise à améliorer la connexion entre Bruxelles et La Hulpe à travers la portion de la Région flamande séparant les territoires bruxellois et wallon.

Les travaux réalisés ont permis de porter la largeur de la piste cyclable à 3 m afin de rendre plus confortable le double sens cyclable qui y est déjà pratiqué et de sécuriser les croisements entre cyclistes. La piste existante ne disposait en effet que d'une largeur d'un peu plus de 1 m, ce qui la rendait inconfortable et même dangereuse en cas de croisement.

La piste qui existait avant les travaux avait un aménagement similaire sur le territoire bruxellois, entre l'avenue de la Foresterie et la drève des Bonniers, et sur le territoire flamand, entre la drève des Bonniers et le ring. Les travaux réalisés ne concernent que le territoire flamand. En conséquence, les cyclistes disposent d'une piste neuve et confortable en Flandre et d'une piste de piètre qualité à Bruxelles. Cette situation est d'autant plus regrettable que ce tronçon fait partie d'un itinéraire cyclable régional.

Dans le dossier de presse présenté par Beliris en 2021, on pouvait lire qu'un montant de 800.000 euros était destiné aux études relatives à la construction d'un écoduc le long de la chaussée de La Hulpe et que « ce projet comprend aussi une étude pour une piste cyclable le long de la chaussée de La Hulpe ». D'après les informations dont nous disposons, ce montant serait en fait de 600.000 euros pour l'écoduc et de 200.000 euros pour la piste cyclable.

Je vous avais déjà interrogée en 2021 à ce sujet et vous aviez indiqué que, sur cette base, l'étude serait lancée par Beliris et que, compte tenu, notamment, du classement patrimonial du site et de son inscription en zone Natura 2000, Beliris associerait à son étude tant Bruxelles Environnement que la direction du patrimoine culturel d'urban.brussels et la Commission royale des monuments et des sites, sans oublier Bruxelles Mobilité, la commune de Watermael-Boitsfort et les administrations de la Région flamande. Trois ans plus tard, il me semble utile de refaire le point sur ce dossier.

Où en sont les contacts avec Beliris sur ce dossier ? L'étude a-t-elle été lancée et des plans en vue de la préparation d'une demande de permis d'urbanisme sont-ils en cours d'élaboration ?

Quel est l'état des contacts avec Bruxelles Environnement, urban.brussels et la Commission royale des monuments et des sites ? Quels sont les points d'attention mis en avant par ces instances ?

Dispose-t-on déjà d'indications concernant la mise en œuvre du projet ? Est-il envisagé de conclure avec Beliris des avenants relatifs aux montants nécessaires pour la réalisation de ce projet ?

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En réponse à votre question sur l'état d'avancement de la cyclostrade C205 sur le

<sup>1193</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De oproep tot geïnteresseerden dateert van januari 2023 en*

*in november heeft Beliris in overleg met Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit en de bouwmeester een voorselectie van vijf studiebureaus gemaakt. De definitieve toewijzing volgt in 2024.*

*De Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen en urban.brussels wilden niet betrokken worden bij de selectie, maar zijn bereid om de werken te begeleiden. Omdat er nog geen studiebureau is aangeduid, kan ik u nog niet veel concreets vertellen over de realisatie. Voor onderzoeken is er 745.000 euro beschikbaar; de financiering van de werken volgt later, allicht in de volgende bijakte.*

tronçon bruxellois de la chaussée de La Hulpe, dans la forêt de Soignes, Bruxelles Mobilité m'a fourni les renseignements suivants obtenus auprès de Beliris, administration fédérale sous tutelle de la ministre Karine Lalieux.

Le bureau d'études n'a pas encore été désigné par Beliris. L'appel à candidatures a été publié en janvier 2023. Beliris a réceptionné les candidatures en mars et sélectionné cinq candidats en novembre dernier. Cette sélection a été réalisée en concertation avec Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité et le maître-architecte de la Région de Bruxelles-Capitale. La seconde phase, soit l'attribution du marché, est prévue pour 2024.

Beliris a pris contact avec l'ensemble des partenaires dans ce dossier. Bruxelles Environnement s'investit depuis le début. La Commission royale des monuments et des sites et urban.brussels n'ont pas souhaité participer activement à la sélection d'un bureau d'études, mais ont manifesté leur volonté d'accompagner ses travaux, une fois celui-ci désigné.

Le bureau d'études n'ayant pas encore été désigné, nous n'avons pas encore d'éléments concrets à transmettre quant à la réalisation de ces ouvrages. Dans le cadre de l'avenant 15 à l'accord de coopération Beliris, un budget d'un peu plus de 745.000 euros a été alloué pour permettre le financement de l'ensemble des études de projet. Le financement des travaux n'est pas encore prévu et devra faire l'objet de décisions ultérieures. Il sera sans doute inscrit dans le prochain avenant conclu avec Beliris.

**M. Tristan Roberti (Ecolo).**- Les procédures administratives sont lentes, mais, sur le terrain, la situation est gênante : la piste large et confortable en Flandre aboutit à une quasi-absence de piste à Bruxelles. Cela ne donne pas une bonne image de notre Région. Venant de Flandre, on constate immédiatement le changement après le panneau qui indique le début du territoire bruxellois.

J'entends que les processus sont lents et que le dossier ne relève pas totalement de vos compétences puisque Beliris est le maître d'ouvrage, mais j'insiste pour que nous continuions à suivre le dossier de près par le biais de nos contacts avec l'administration de Beliris. Il convient en outre d'anticiper, dans le cadre des négociations de l'avenant. Et si l'on constate qu'un avenant n'est plus possible, la Région bruxelloise doit envisager de prendre les frais en partie à sa charge durant la prochaine législature. Ce dossier ne peut rester en l'état.

*- L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME INGRID PARMENTIER

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

<sup>1195</sup> **De heer Tristan Roberti (Ecolo)** (in het Frans).- *De administratieve molen draait traag, maar de toestand is ronduit beschamend: het brede, comfortabele fietspad in Vlaanderen loopt uit op een verwaarloosbaar fietsstrookje in Brussel.*

*Ik dring erop aan om de druk op Beliris hoog te houden en in de context van de onderhandelingen over de bijakte te anticiperen. Mocht een bijakte onmogelijk blijken, dan moet het Brussels Gewest overwegen om een deel van de kosten voor zijn rekening te nemen.*

*- Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW INGRID PARMENTIER

<sup>1199</sup> **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1199 **betreffende de ontmanteling van fraude rond de lage-emissiezone in het keuringscentrum van Vorst.**

1201 **Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *Volgens recente persberichten pleegde een inspecteur in het autokeuringscentrum van Vorst gedurende meerdere jaren fraude in verband met de lage-emissiezone.*

*Wanneer bepaalde tweedehandsvoertuigen niet langer aan de milieunormen van de lage-emissiezone voldeden, wijzigde de inspecteur illegaal de Euronorm van het voertuig in het computersysteem. Hij zou dat voor een groot aantal voertuigen hebben gedaan, in samenspraak met de verkoper. Het Brusselse parket zou ondertussen een onderzoek hebben geopend, waaraan Brussel Mobiliteit deelneemt.*

*Het keuringscentrum van Vorst wordt door een privébedrijf gerund. In het kader van zijn erkenning moet het meerdere regels naleven. Welke fraudepreventiecontroles worden er uitgevoerd en hoe vaak? Worden sommige controles uitgevoerd zonder voorafgaande waarschuwing?*

*Welk gevolg zal er aan de zaak worden gegeven? Zal het gewest de inspecteur en de begunstigden van de fraude vervolgen?*

1203 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Brussel telt twee autokeuringsbedrijven, die elk twee centra beheren. Het gaat om privébedrijven die een erkenning voor hun activiteiten krijgen op basis van een overheidsbesluit in plaats van een contract.*

**concernant le démantèlement d'une fraude à la zone de basses émissions au centre de contrôle technique de Forest.**

**Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Des informations récentes diffusées dans les médias ont révélé une fraude préoccupante au centre de contrôle technique de Forest, relative à la zone de basses émissions (LEZ). Cette fraude aurait été perpétrée sur plusieurs années.

Elle a été menée de la manière suivante : lorsqu'un véhicule d'occasion ne répondait plus aux normes environnementales actuelles définies par la zone de basses émissions, un contrôleur complice modifiait illégalement la classification Euro du véhicule dans le système informatique. Cette manipulation avait pour but de faire apparaître le véhicule, de manière trompeuse, comme conforme aux exigences de la LEZ.

Il est important de rappeler que la norme Euro est un critère environnemental européen qui mesure les émissions polluantes d'un véhicule. Plus le niveau de cette norme est élevé, moins le véhicule pollue.

Le contrôleur fraudeur, de connivence avec le vendeur de véhicule, aurait effectué cette opération sur un grand nombre de véhicules. À la suite de cette affaire, évidemment inacceptable, le parquet de Bruxelles a ouvert une enquête, à laquelle Bruxelles Mobilité participe, selon la presse.

Pour obtenir ses agréments, le centre de contrôle technique de Forest, géré par une entreprise privée, a signé un contrat avec la Région le soumettant à différentes règles. S'il s'agit ici vraisemblablement de l'action d'un employé et non pas de l'entreprise, pouvez-vous tout de même nous rappeler les règles auxquelles sont soumises les entreprises de contrôle technique pour éviter ce genre de fraudes ?

De quelle manière les contrôles pour éviter les fraudes sont-ils effectués, et à quel rythme ? Une partie de ceux-ci sont-ils effectués sans avertissement préalable ?

Il semble qu'il soit possible de retrouver les véhicules qui ont « profité » de cette fraude, puisque le contrôleur en question est identifié. De telles démarches ont-elles été entamées ?

Quelles suites seront-elles données à cette affaire ? Notre Région va-t-elle également poursuivre le contrôleur et les bénéficiaires de cette fraude ? Cette fraude ayant permis à des véhicules de polluer l'air de notre Région illégalement, on peut légitimement considérer que les Bruxellois sont lésés dans cette affaire.

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Bruxelles compte sur son territoire deux organismes de contrôle technique qui gèrent chacun deux centres. Ce sont des entreprises privées qui reçoivent un agrément pour leur activité, dans le cadre d'un arrêté du gouvernement et non d'un contrat. C'est un système hérité du niveau fédéral lors de la régionalisation de la matière.

*Het koninklijk besluit van 23 december 1994 legt een reeks verplichtingen vast die worden aangevuld met officiële instructies van Brussel Mobiliteit en interne procedures.*

*Onlangs werden twee gevallen van fraude ontdekt bij het Schouwingscentrum voor Auto's. In het eerste geval werd de Euronorm gewijzigd door het keuringscentrum op basis van een vervalst certificaat van een autodealer, zonder dat er enige interne medeplichtigheid werd vastgesteld. In het tweede geval werd de norm rechtstreeks door een inspecteur in het computersysteem gewijzigd, zonder enige rechtvaardiging. De inspecteur in kwestie nam onmiddellijk ontslag.*

*De twee fraudegevallen betreffen in totaal een vijftiental voertuigen. Ze zijn allemaal al geïdentificeerd, zodat hun Euronorm door de dienst voor Inschrijving van Voertuigen kan worden gecorrigeerd. Het Schouwingscentrum voor Auto's heeft in beide gevallen een klacht ingediend, met de steun van Brussel Mobiliteit, die de nodige informatie heeft doorgestuurd naar het parket.*

*Het eerste geval werd ontdekt door een inspecteur van Brussel Mobiliteit, die op elk moment controles kan uitvoeren in de centra, maar er zijn tal van maatregelen genomen om de kans op fraude te verkleinen. Zo moeten alle aangeboden auto's door minstens twee verschillende inspecteurs worden bekeken. Inspecteurs worden volgens een willekeurig schema op een bepaalde lijn gezet. Bovendien is er steeds meer meetapparatuur aangesloten op het computersysteem, dat de resultaten direct registreert.*

<sup>1205</sup> *Het tweede geval werd ontdekt tijdens een interne audit.*

*De procedures met betrekking tot de Euronorm werden overigens onmiddellijk aangepast om soortgelijke fraude in de toekomst te voorkomen.*

L'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation définit une série d'obligations qui sont complétées par des instructions officielles émises par Bruxelles Mobilité. Ces instructions sont elles-mêmes complétées par les procédures internes des organismes.

Récemment, deux cas de fraude ont été détectés au sein de l'organisme La Sécurité automobile. Dans le premier cas, la norme Euro était modifiée par le centre de contrôle sur la base d'une attestation falsifiée par un revendeur de voitures, sans qu'une complicité interne n'ait été établie. Dans le second, la norme était directement modifiée par un inspecteur dans le système informatique, sans aucune justification. L'inspecteur incriminé a directement présenté sa démission.

Ces deux cas de fraude concernent une quinzaine de véhicules au total. Si ces agissements sont totalement inacceptables, on ne peut donc pas parler d'un grand nombre de véhicules. Tous ont déjà été identifiés pour que leur norme Euro soit corrigée auprès de la direction de l'immatriculation des véhicules. L'organisme La Sécurité automobile a porté plainte dans les deux cas, avec l'appui de Bruxelles Mobilité, qui a transmis les éléments nécessaires au parquet.

Le premier cas a été découvert par un inspecteur de Bruxelles Mobilité, qui peut procéder à des contrôles dans les centres à tout moment, mais de nombreuses mesures sont mises en place pour réduire fortement les possibilités de fraude. Du côté de La Sécurité automobile, toutes les voitures présentées doivent être vues par au moins deux inspecteurs différents. L'assignation des inspecteurs à telle ou telle ligne répond à un horaire établi aléatoirement.

Un inspecteur ne pourra donc jamais être certain de la ligne sur laquelle il travaillera cinq minutes plus tard. Le système informatique génère aléatoirement des obligations de nouveau contrôle, lors duquel certaines opérations sont refaites par un responsable. En outre, de plus en plus d'appareils de mesure sont connectés au système informatique qui enregistre directement les résultats. Ceux-ci ne peuvent donc plus être modifiés.

Le deuxième cas a été découvert lors d'un contrôle interne de l'organisme.

Par ailleurs, les procédures relatives aux normes Euro ont été immédiatement adaptées afin d'empêcher les fraudes qui ont été constatées.

Les différentes procédures mises en place ont prouvé leur efficacité et les bénéfices frauduleux ont pu être supprimés. Nous poursuivrons les contrôles et veillerons à éradiquer les fraudes, qui ont des conséquences juridiques, mais aussi en matière de sécurité routière et de qualité de l'air, et donc également sur la santé des Bruxellois.



1207 **Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *Ik dacht dat het probleem meer voertuigen betrof, maar het blijft onaanvaardbaar.*

*Het is geruststellend dat de fraude aan het licht is gekomen. We moeten methodes blijven ontwikkelen om toekomstig bedrog te voorkomen en elke fraude moet streng bestraft worden.*

*- Het incident is gesloten.*

1211 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ISABELLE PAUTHIER**

1211 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1211 **betreffende het MIVB-account op X.**

1213 **Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** (in het Frans).- *De MIVB maakt gebruik van het sociale netwerk X, het vroegere Twitter, om realtime-informatie te verstrekken aan de gebruikers van het openbaar vervoer. Ook de politie en Brussel Mobiliteit gebruiken dat communicatiekanaal. Het wordt echter alsmaar moeilijker om te rechtvaardigen dat overheidsinstanties communiceren op een netwerk dat steeds meer als giftig wordt ervaren en dat de eigenaar openlijk gebruikt als politiek instrument.*

*Naast de app Floya bestaan er alternatieve oplossingen, zoals Mastodon en Bluesky, maar de overheid is daarop amper aanwezig. Nochtans is het technisch perfect mogelijk om berichten die op een bepaald netwerk zijn geplaatst, te synchroniseren met andere netwerken.*

*De ULB heeft zich uit X teruggetrokken door de redactionele evolutie, de ontmanteling van de moderatordienst, de wijziging van de regels voor gegevenstoegang en de intrekking van de Europese Praktijkcode betreffende desinformatie. Dat zou het geweest en de MIVB tot nadenken moeten stemmen.*

*Aangezien een groot deel van de bevolking het slachtoffer is van de digitale kloof, moeten er bovendien andere realtime-informatiekanalen worden gebruikt, zoals posters en audioberichten.*

*Hoe staat u tegenover de aanwezigheid van de MIVB op X? Werkt de regering aan een duidelijk standpunt over de aanwezigheid van overheidsinstellingen op X en andere sociale netwerken?*

**Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)**.- *J'imaginai que le problème concernait davantage de véhicules, mais il n'en reste pas moins inacceptable.*

*La pollution de l'air est en jeu. On n'ose imaginer la situation si d'autres fraudes se produisent au niveau des freins ou d'autres pièces des véhicules !*

*Il est rassurant que ces fraudes aient pu être découvertes et il faut continuer à développer les contrôles et les méthodes dont vous nous avez livré quelques détails pour éviter les tricheries à l'avenir et sanctionner durement toute falsification. Une telle attitude est aussi intolérable qu'irresponsable.*

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE MME ISABELLE PAUTHIER**

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

**concernant le compte X de la STIB.**

**Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)**.- *La STIB a recours au réseau social X, anciennement Twitter, qui s'affirme comme un outil d'information en temps réel pour les usagers des transports en commun confrontés à des situations particulières, notamment ceux de la STIB et de la SNCB. Ce constat s'applique également, quoique dans une moindre mesure, aux comptes de la police et de Bruxelles Mobilité.*

*Cependant, il devient de plus en plus difficile de justifier que les communications des autorités publiques s'opèrent sur un réseau de plus en plus perçu comme toxique et dont le propriétaire fait ouvertement un instrument politique à des fins discutables. Cette situation pourrait être interprétée comme une atteinte à la neutralité des services publics, d'autant que l'accès à certains services contraint les citoyens à posséder un compte sur ce réseau spécifique.*

*Outre l'application Floya, des solutions alternatives existent, telles que Mastodon et Bluesky, où l'absence de comptes représentant les autorités ou les services publics ne semble pas justifiée. De plus, il est parfaitement possible techniquement de synchroniser les communications et messages postés sur un réseau vers les autres réseaux afin de limiter toute charge de travail supplémentaire, pour peu qu'un tel argument soit même recevable face à l'ampleur de l'enjeu.*

*L'ULB, à l'époque où j'ai rédigé cette question, expliquait son retrait du réseau social X, racheté en 2022 par Elon Musk, par son « évolution éditoriale, le démantèlement du service de modération, la modification des règles d'accès aux données, ainsi que le retrait du Code européen des bonnes pratiques contre la désinformation en ligne ». L'université estimait par ailleurs que X, par ces diverses décisions, « accroît le risque de*

*Wat doet de MIVB om de gebruikers in realtime te informeren buiten de sociale netwerken om?*

désinformation et de partage de contenus haineux, illicites ou violents à l'échelle mondiale ». Cela doit, nous semble-t-il, faire réfléchir la Région et la STIB.

Par ailleurs, une grande partie de la population étant victime de la fracture numérique, d'autres canaux d'information en temps réel doivent être maintenus et développés, tels que l'affichage aux arrêts et les messages radiophoniques, notamment.

Quelle est votre ligne de conduite concernant la présence de la STIB sur X ? Est-il acceptable que des informations soient publiées en premier lieu sur ce réseau ?

De manière plus générale, le gouvernement travaille-t-il à une position claire sur la présence des administrations et organismes publics sur X et sur les autres réseaux sociaux ?

Que fait, par ailleurs, la STIB pour informer les usagers en temps réel en dehors des réseaux sociaux ?

<sup>1215</sup> **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *De MIVB is sinds 2009 aanwezig op de sociale netwerken. Twitter, omgedoopt tot X, is het platform waarop de MIVB de meeste volgers heeft.*

**Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- La STIB est présente sur les réseaux sociaux depuis 2009, avec pour premier objectif l'information de ses voyageurs en temps réel. En ce qui concerne plus spécifiquement Twitter, renommé X, il s'agit de la plateforme sur laquelle la STIB rassemble l'audience la plus large, avec une communauté de plus de 160.000 followers. À titre de comparaison, la page Facebook de la STIB compte 120.000 abonnés, son équivalent néerlandophone MIVB 10.000 abonnés et ses comptes Instagram stibmivb et mivbstib respectivement près de 24.000 et 5.000 abonnés.

*De reden waarom de MIVB sociale media gebruikt, is om de reizigers in realtime te informeren, maar ook om hen in staat te stellen gemakkelijk contact op te nemen als ze vragen of opmerkingen hebben. X is niet het enige kanaal dat de MIVB gebruikt. De verscheidenheid van kanalen maakt deel uit van haar digitale strategie en maakt het mogelijk om een zo breed mogelijk publiek te bereiken.*

Si la STIB est sur les médias sociaux, c'est pour communiquer avec ses voyageurs. En étant présente là où ils sont, pour les informer, mais aussi pour leur permettre de facilement entrer en contact avec elle pour toute question ou remarque, elle adopte une stratégie centrée sur le client et ses besoins. X n'est d'ailleurs pas le seul canal dont se sert la STIB pour diffuser de l'information auprès des voyageurs. La multiplication des canaux fait partie de sa stratégie numérique, conçue comme un écosystème composé de plusieurs canaux qui interagissent. Cela permet de toucher le public le plus large possible, en fonction de ses affinités et de ses besoins, chaque réseau social ayant ses spécificités.

*De MIVB maakt geen politiek of filosofisch statement door aanwezig te zijn op X, Instagram of Facebook. Ze richt zich gewoon tot haar passagiers. Geen enkele informatie wordt uitsluitend of hoofdzakelijk op X gepubliceerd. Dat netwerk is echter het favoriete platform van journalisten en de media, die de informatie vervolgens doorgeven op hun eigen platforms.*

La STIB ne pose aucun acte de nature politique ou philosophique en étant présente sur X, Instagram ou Facebook. Elle va simplement à la rencontre de ses voyageurs sans jugement de leur choix d'une plateforme plutôt qu'une autre. Aucune information n'est d'ailleurs publiée exclusivement ou prioritairement sur X. Ce réseau a néanmoins la particularité d'être la plateforme de prédilection des journalistes et médias, qui relayent alors les informations sur leurs plateformes, ce qui permet l'amplification de l'information dans des délais courts.

*Naast sociale media verspreidt de MIVB realtime-informatie via haar eigen kanalen: website, mobiele app, schermen bij de haltes en audiobberichten. Er is ook personeel aanwezig om de reizigers te informeren.*

En dehors des médias sociaux, la STIB diffuse des informations en temps réel sur ses propres canaux d'information : son site internet, son application mobile, les écrans de temps d'attente aux arrêts et en station, et au travers de messages audio dans les

*De sociale media zijn een aanvulling op de eigen informatiekkanalen van de MIVB, en niet omgekeerd. De informatie op de MIVB-kanalen is over het algemeen uitgebreider. Sociale media verwijzen vaak naar de website of mobiele app van de MIVB voor meer informatie.*

<sup>1217</sup> *Op Floya worden berichten gepubliceerd in het geval van stakingen of demonstraties. Realtime-informatie zal pas eind 2024 worden gegeven.*

*De MIVB is geen overheidsinstantie, maar een instelling van openbaar nut, die vrij haar communicatie beheert. De informatieverstrekking van de MIVB scoort jaar na jaar bijzonder goed in de tevredenheidsbarometer. De communicatie via sociale media blijft dus een belangrijke factor.*

*Of er al dan niet een breder debat wordt gevoerd, is een bevoegdheid van minister Clerfayt. Als er een andere strategie komt, zullen wij die volgen.*

<sup>1219</sup> **Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** *(in het Frans)*.- *Ik ben blij te horen dat u en de directie van de MIVB zich perfect bewust zijn van de uitdagingen die gepaard gaan met het gebruik van sociale netwerken, en X in het bijzonder. Toch wil ik benadrukken hoe belangrijk het is voor de MIVB om haar eigen informatiekkanalen in stand te houden en te versterken. Die zijn immers onafhankelijk en niet gevoelig voor hacking of desinformatie. Gebruikers moeten weten dat het belangrijk is om rechtstreeks te richten tot de bron die de informatie produceert, in dit geval de openbaarvervoersaanbieder.*

*- Het incident is gesloten.*

stations de métro et prémétro. Le personnel est également présent sur le terrain pour informer les voyageurs.

Les médias sociaux sont des outils complémentaires aux canaux d'information propres à la STIB et non l'inverse. Les informations diffusées sur les canaux de la STIB sont d'ailleurs généralement plus complètes. Souvent, les médias sociaux renvoient vers le site internet ou l'application mobile de la STIB pour de plus amples informations.

En ce qui concerne plus spécifiquement Floya, des messages y sont publiés en cas de grève ou de manifestation, par exemple, mais l'information en temps réel n'y est pas encore totalement intégrée. Cette fonctionnalité est prévue pour fin 2024.

Au-delà de la STIB et de la mobilité, il nous faut mener un débat plus large sur la présence des autorités publiques sur les réseaux sociaux. Un tel débat a eu lieu sur l'espionnage chinois et sur TikTok. Tous les organismes dont je suis la ministre de tutelle s'inscriront dans une stratégie plus générale, mais je pense que le débat mériterait aussi d'être posé de manière plus générale.

La STIB, quant à elle, n'est pas une autorité publique. Il s'agit d'un organisme d'intérêt public et, à ce titre, elle gère librement sa communication dans l'intérêt de ses usagers, qui sont également présents sur le réseau X, sans pour autant cautionner toutes les publications qui s'y trouvent. L'information telle que diffusée par la STIB à l'attention de ses voyageurs fait partie des critères les mieux cotés dans le baromètre de satisfaction, année après année.

Il faut se rendre compte que ces informations sont très appréciées par les utilisateurs. Le mode de communication demeure donc un élément important. M. Clerfayt est le ministre compétent pour mener des réflexions plus larges sur les stratégies. Si une autre stratégie est adoptée, nous la suivrons.

**Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)**.- Je suis ravie d'entendre que vous et les responsables de la STIB êtes parfaitement conscients des enjeux d'une présence sur les réseaux sociaux et de l'utilisation de X en particulier. Ce réseau ne bénéficie donc ni d'une exclusivité, ni d'une préséance, mais bien d'un grand nombre d'abonnés.

Je me permets néanmoins d'insister sur l'importance, pour la STIB, de conserver et renforcer ses canaux d'information propres, dont elle garde la maîtrise. Ceux-ci sont indépendants, ne sont pas susceptibles d'être piratés ni de transmettre des informations erronées.

Je note avec plaisir que les fonctionnalités de Floya seront développées afin de mieux diffuser l'information en temps réel. Pour favoriser leur éducation aux médias, les usagers doivent savoir qu'il est important de s'adresser directement à la source qui produit l'information, en l'occurrence l'organisateur de l'offre de transport.

Le gouvernement devra donc mener une réflexion sur l'utilisation de X, à l'heure où les universités, sources de la pensée s'il en est, quittent ce réseau social.

Je suivrai votre conseil et adresserai également des questions à ce sujet à Bernard Clerfayt, ministre de la Transition numérique.

- *L'incident est clos.*